4.1.44	Inger	Bombad i Kiel
5.1.44	Stårö	Bombad i Holtenau
5.1.44	Oswin	Bombad i Holtenau
5.1.44	Granö	Bombad i Holtenau
5.1.44	Ingarö	Bombad i Holtenau
6.1.44	Svea	Bombad i Stettin
6.1.44	Eva	-"-
6.1.44	Vindö	-"-
6.1.44	Solstad	+ Torpederad vid Lizard av m/t-båt
13.1.44	Tom	Grundstött vid Galtbrottet,Hävringe
16.1.44	Falkvik	Kollision LCT 963 i konvoj
17.1.44	Hedera	Kollision jagare vid Humber i konvoj
18.1.44	Frode	Grundstött ½´N. Nidingens fyr,Gtbg
27.1.44	Gundborg Segrell	Kollision Altenbruch redd med ss Fritz S.
29.1.44	Burgundia	Minskakning i Tyska Bukten
7.2.44	Wiril	Bombad i brand i Chios (Röda Kors)
7.2.44	Tunaholm	Stormskadad lejdbåt (typexempel)
13.2.44	Sigrid Matthiessen	Kollision i Kielkanalen, 100% krig
14.2.44	GG 160 Svea	Minskadad 3´NO Anholt, Kattegatt
15.2.44	Messina	+ Minsprängd Kämpingebukten,Falsterbo
25.2.44	Nordöst	M/t-båtattack vid Yarmouth
2.3.44	Svanen	Minskadad N. Höganäs
5.3.44	Diana	+ Flygtorpederad N. Borkum
6.3.44	Normandia	Minskakning vid Borkum
7.3.44	San Francisco	Eld i lasten i HX-konvoj
10.3.44	GG 564 Roxen	Minskadad NW Hirtshals
10.3.44	GG 249 Mats	Grundstött vid Höjen,Skagen (1/3 krig)
12.3.44	Rigel	Minskakning vid Borkum
24.3.44	Hallaren	Flygattack NW Split, Adriatic (Röda kors)
24.3.44	Hjvb 232 Isbjörn	+Kantrat 600 meter W Grässkären,Hävringe
25.3.44	Aros	+ Grundstött Danzig-Neufahrwasser
26.3.44	Ligur	Sänkt FÅAB:s Margareta vid Vaktskepp K
29.3.44	Aslög	Bombad vid Hubert Gatt boj,Borkum
29,3.44	Runmarö	-"- -"-

INGER 4-5.1.44

UNDGÅTT SKADOR VID BOMBMATTOR ÖVER KIEL UNDER TVÅ STORA DAGRAIDER.

Journal.

Tis 28.12 43 kl 07.30 avgått från Gävle med last av järnmalm till Hamburg.

Fre 31.12 kl 11.40 ankrat på Kiels redd i väntan på avmagnetisering.

Tis 4.1.44 kl 10 erhållit order om avmagnetisering. Kl 11.05 flyganfall mot Kiel med omgivningar.Minst fem vågor av mellan 16 och 30 fyrmotoriga bombplan deltagit. Minst 8 bomber exploderat i vattnet ej långt från fartyget som skakats häftigt. Avmagnetiseringen fördröjd.Kl 12.55 flyganqreppet över. Kl 13.40 kom lots ombord,omedelbart lättat ankar och lagts på en W-lig kurs in mot avmagnetiseringsanläggningen. Stopp i maskin 13.5(för att invänta ett utgående fartyg från avmagnetiseringsstationen. Samtidigt iakttogs ss Liisa av Helsingford girande från W tillsydligare kurs ner mot mätningsbojarna som Inger hade på sin STB sida. En lång singnal givits i ångvisslan från Inger men Liisa fortsatt sin kurs och fart och träffade med sin stäv Inger om STB tvärs aktermasten c:a 30 sekunder efter det Inger slagit full fart fram med hårt STB roder. Fått en intryckning i bordläggningen. Avmageniserat 14.25-17.15 då mörkret avbröt för dagen.

Ons 5.1 kl 07.45 fortsatt avmagnetiseringen., som var klar 09.10. Kl 10.45 ånyo flyangrepp mot Kiel.Antalet plan mindre än igår men kan inte ha understigit 100 st. En serie brandbomber, flera 1000 - s.k. matta - har slagit ner överett stort område i omedelbar närhet av Inger. Märkligt nog har fartyget inte träffats. Flera fartyg i omedelbar närhet av Inger erhållit från en till flera bandbomber vilka dock till synes snart släckts utan att anställa större skador. Anfallet över kl 12.25.Avgått från Kiel kl 15.45 mot Hamburg.

Tors 6.1 anlänt till Hamburg kl 10. f.m Anmält haveriet 4.1 till assuransombudet. Vid flera tillfällen har flyglarm givits men inget anfall har till synes varit riktat mot Hamburg.

Tors 20.1 Sedan 6.1 legat under lossning och kollastning i Hamburg under mer eller mindre långa flyglarm med bombraider som stoppat allt arbete.

Fre 21.1 Avgått från Hamburg med fullast av kol på f.m I Kielkanalen har flyglarm givits och några ensata flygplan har hörts flyga över fartyget Konstgjord dimma insvept Kanalen. Ingen bombfällning har förekommit.

Sön 23.1 anlänt till Göteborg och förtöjt i Sannegårdshamnen.

ss Inger 26.1.44

Oläsligt	H.Johannson	A.Gräslund
1e styrman	2e styrman	Befh

(Inga skador vid flyganfallen. Enligt SÅAF:s P.M. 9.3.45 kostade reparationen av kollisionsskadan 4.1 kr 2930:-. SÅAF fått betala Liisas rederi 10.000:- i skadestånd.Totalkostnad för SÅAF 15916:30)

INGER 4-5-.1 44

Assurans

Kollisionen 4.1 bedömts som 50% krig. SKN betalat SÅAF 7958:25 13.3.45)

Egna notering

Historik

Se Inger 25.4.40 -flyganfall
Se även m!t-båtattack 28.2.43

Das Oberkommand der Wehrmach gibt bekannt:

5.1.44: "In den Mittagsstunden des 4 Januar griffen Nordamerikanische Bomber Orte in Nord- und Westdeutschland an. Die Wohnviertel der Stadt Kiel waren erneut sas ziel eines schweren Terrorangriffs. Luftverteidigungskräfte schossen nach bisher vorliegenden Meldungen über dem Reichsgebiet und den besetzten Westgebieten 29 Flugzeuge,meist 4-motorige Bomber, ab.In Der letzten Nach überflogen Britische Störfluzeuge West- und Norddeutschland.

6.1.44: " Bei Tagesangriffen Britisch-Nordamerikanischer Bomberverbände gegen das Stadgebiet von Kiel sowie gegen Orte in Westdeutschland wurden in erbitterten Luftkämpen nach bisher vorliegenden Meldungen 81 feindliche Flygzeuge, davon 63 viermotoriger Bomber, abgeschossen.In den vergangenen Nacht verlor die Britische Luftwaffe beim einem Terrorangriff auf Stettin nach unvollständiger Meldungen ausserdem 16 viermotorige Bomber. In den Wohnvierteln der angegriffenen Städte entstanden zum Teil schwere Schäden. Die Britisch-Nordamerikanische Terrorflieger haben ihre Angriffe in den Letzten 24 Stunden mit dem Verlust vom 97 Flugzeugen,davon 79 viermotorige Bomber, bezahlt. Es ist damit zu rechnen,dass noch weitere beschödigte Flugzeuge auf dem Rückflug verlorengegangen sind. In der gleichen Zeit verlor die Deutsche Luftwaffe 28 Jagdflugzeuge. "

INGER 4-5.1.44

UNDGÅTT SKADOR VID BOMBMATTOR ÖVER KIEL UNDER TVÅ STORA DAGRAIDER.

Journal.

Tis 28.12 43 kl 07.30 avgått från Gävle med last av järnmalm till Hamburg.
Fre 31.12 kl 11.40 ankrat på Kiels redd i väntan på avmagnetisering.
Tis 4.1.44 kl 10 erhållit order om avmagnetisering. Kl 11.05 flyganfall mot Kiel med omgivningar.Minst fem vågor av mellan 16 och 30 fyrmotoriga bombplan deltagit. Minst 8 bomber exploderat i vattnet ej långt från fartyget som skakats häftigt. Avmagnetiseringen fördröjd.Kl 12.55 flyganGreppet över. Kl 13.40 kom lots ombord,omedelbart lättat ankar och lagts på en W-lig kurs in mot avmagnetiseringsanläggningen. Stopp i maskin 13.50 för att invänta ett utgående fartyg från avmagnetiseringsstationen. Samtidigt iakttogs ss Liisa av Helsingford girande från W tillsydligare kurs ner mot mätningsbojarna som Inger hade på sin STB sida. En lång signal givits i ångvisslan från Inger men Liisa fortsatt sin kurs och fart och träffade med sin stäv Inger om STB tvärs aktermasten c:a 30 sekunder efter det Inger slagit full fart fram med hårt STB roder. Fått en intryckning i bordläggningen. Avmageniserat 14.25-17.15 då mörkret avbröt för dagen.
Ons 5.1 kl 07.45 fortsatt avmagnetiseringen., som var klar 09.10. Kl 10.45 ånyo flyangrepp mot Kiel.Antalet plan mindre än igår men kan inte ha understigit 100 st. En serie brandbomber, flera 1000 - s.k. matta - har slagit ner överett stort område i omedelbar närhet av Inger. Märkligt nog har fartyget inte träffats. Flera fartyg i omedelbar närhet av Inger erhållit från en till flera bandbomber vilka dock till synes snart släckts utan att anställa större skador. Anfallet över kl 12.25.Avgått från Kiel kl 15.45 mot Hamburg.
Tors 6.1 anlänt till Hamburg kl 10. f.m Anmält haveriet 4.1 till assuransombudet. Vid flera tillfällen har flyglarm givits men inget anfall har till synes varit riktat mot Hamburg.
Tors 20.1 Sedan 6.1 legat under lossning och kollastning i Hamburg under mer eller mindre långa flyglarm med bombraider som stoppat allt arbete.
Fre 21.1 Avgått från Hamburg med fulllast av kol på f.m I Kielkanalen har flyglarm givits och några ensata flygplan har hörts flyga över fartyget Konstgjord dimma insvept Kanalen. Ingen bombfällning har förekommit.
Sön 23.1 anlänt till Göteborg och förtöjt i Sannegårdshamnen.

ss Inger 26.1.44

Oläsligt H.Johannson A.Gräslund
1e styrman 2e styrman Befh

(Inga skador vid flyganfallen. Enligt SÅAF:s P.M. 9.3.45 kostade reparationen av kollisionsskadan 4.1 kr 2930:-. SÅAF fått betala Liisas rederi 10.000:- i skadestånd.Totalkostnad för SÅAF 15916:30)

INGER 4-5-.1 44

Assurans

Kollisionen 4.1 bedömts som 50% krig. SKN betalat SÅAF 7958:25 13.3.45)

Egna notering

Historik

Se Inger 25.4.40 -flyganfall

Se även m!t-båtattack 28.2.43

Das Oberkommand der Wehrmach gibt bekannt:

5.1.44: "In den Mittagsstunden des 4 Januar griffen Nordamerikanische Bomber Orte in Nord- und Westdeutschland an. Die Wohnviertel der Stadt Kiel waren erneut sas ziel eines schweren Terrorangriffs. Luftverteidigungskräfte schossen nach bisher vorliegenden Meldungen über dem Reichsgebiet und den besetzten Westgebieten 29 Flugzeuge,meist 4-motorige Bomber, ab.In Der letzten Nach überflogen Britische Störfluzeuge West- und Norddeutschland.

6.1.44: " Bei Tagesangriffen Britisch-Nordamerikanischer Bomberverbände gegen das Stadgebiet von Kiel sowie gegen Orte in Westdeutschland wurden in erbitterten Luftkämpen nach bisher vorliegenden Meldungen 81 feindliche Flygzeuge, davon 63 viermotoriger Bomber, abgeschossen.In den vergangenen Nacht verlor die Britssche Luftwaffe beim einem Terrorangriff auf Stettin nach unvollständiger Meldungen ausserdem 16 viermotorige Bomber. In den Wohnvierteln der angegriffenen Städte entstanden zum Teil schwere Schäden. Die Britisch-Nordamerikanische Terrorflieger haben ihre Angriffe in den Letzten 24 Stunden mit dem Verlust vom 97 Flugzeugen,davon 79 viermotorige Bomber, bezahlt. Es ist damit zu rechnen,dass noch weitere beschödigte Flugzeuge auf dem Rückflug verlorengegangen sind. In der gleichen Zeit verlor die Deutsche Luftwaffe 20 Jagdflugzeuge. "

1) GRANÖ 5.1.44

TRÄFFATS AV 13 BRANDBOMBER I HOLTENAU - YTTERLIGARE 3 SVENSKA FARTYG SKADATS

Rapport

Ons 5.1.44 under lossning vid kaj i Holtenau träffats av 13 brandbomber kl 13 och fått salongshuset midskepps och skansen akter svårt eldhärjad. Däcket genomslaget av brandbomber. 2 man lätt skadade. Under raiden stiltje och konstgjord dimma över Holtenau med omgivningar. 22 ombv. c:a 400 ton kol kvar i rummen. Djupg F.18'6" - A. 19'2"

Journal

Tors 29.12 43 anlänt till Holtenau kl 16.15 med rumslast av 2874 ton kol. Förtöjt vid Zerssens kolkaj. Legat under lossning till ons 5.1.44

Ons 5.1. kl 10.45 lade Holtenau med omnejd i tät konstgjord dimma och kl 11 gavs flyglarm, och hördes flera formationer bombplan passera vilka fällde massor av brandbomber. 13 st träffade Granö.varav den första slog av spolledningen vid maskinskylightet och gjorde denna obrukbar för en stund framåt. De andra 12 bomberna slog ner i salongshuset, i rummen, på däck och i skansen.Salongen och skansen antändes genast och medan spolledningen reparerades gjorde besättningen försök att släcka med Kustossprutor men utan resultat.Efter en kvart var spolledningen åter användbar och slangar och rikligt med vatten sattes in mot bränderna. Kl 12 blåstes faran över. Kort därpå anlände en styrka ur Feuerwehr och tog del i släckningsarbetet. Efter omkring 3 timmar var alla bränder nerkämpade.Då var salongen,befh hytter, stuerts hytt,trappan från salongen och all inredning och personliga ägodelar totalförstörda, skansarna akter svårt skadade av eld, rök och vatten och befälets hytter midskepps svårt skadade av den intensiva brandröken och vatten.Under släckningsarbetet kom en flodspruta och biträdde vid släckningen av elden i skansarna där vattnet stod halvmeterdjupt. Då flodsprutan körde upp under aktern slog dess förstäv av ett av propellerbladen c:a 1'från spetsen. Under e.m uppröjning ombord.

Tors 6.1 kl 13.30 fartyget utlossat. Kl 17 besiktning av assuransens ombud 1 på platsen som utfärdat skadeprotokoll. Som fartyget för övrigt var oskad at beslöts avgå till svensk hamn i barlast för reparation. Erhållit telegrafisk order från rederiet att gå till Malmö.Avgått 17.30.

Lör 8.1 kl 05 anlänt till Malmö och förtöjt vid Kockums varv.

Malmö 13.1.44
Allan E.Andersson
Befh

Crew List (Kompl SKN)

Befh Allan Engelbert Andersson, Öregrund, 10.10.95 (7 år ombord,17 år i Rexbolaget)

1e styrman Carl Theodor Liljeblad, Södertälje, 9.11.90 (31.7.43)

forts

GRANÖ 5.1.44

Fort crew list

2e styrman Gunnar Lundqvist, Stockholm, 5.12 88
Chief Erik Svensson, Simrishamn, 7.12 86 (11.6.43)
1e maskinist Petrus Johannes Lundh, Kärrgruvan, 4.6.97 (4 år ombord)
Stuert Roland Laurentius Björn, Valbo, 26.8.85 (Hemort Valbo,enl. SKN)
Kock Karl Peter Kölbel, Göteborg, 9.1.01
Mässuppassare Anders Valter Gustafsson, Stockholm, 29.1.23
Timmerman Arjo Albert Haglund, Stockholm, 8.8.91
Matros Levi Nikolai Gustafsson, Sthlm, 18.6.17 i Brändö (Finsk)
Matros Per Josef Petterson, Sthlm, 18.8.10
Lättmatros Axel Rune Söderberg, Gräsö, 20.2.21
Lättmatros Nils Gunnar Pyk, Eskilstuna, 6.8.17
Jungman Kurt Erik Jönsson, Mariestad, 12.5.25
Jungman Boris Ingemar Olsson, Sthlm, 25.5.22
Donkeyman Agne Natanael Kortz,Vellinge, 30.12 11
Smörjare Olof Leonard Johansson, Göteborg, 25.3.92
Eldare Nils Harry Oscarsson, Åsmon, 6.8.19
Eldare Gustaf Helmer Olsson, Bollnäs, 29.12 14
Lämpare Nils Adolf Andersson, Sthlm, 4.10.12
Maskinelev Karl Tage Karlsson, Kalmar, 31.3.20

Sjöförklaring i Malmö tis 18.1.44 kl 15

Sakkunniga Hamnkapten O.Winberg & f.d. sjökapten Gustaf Lysander
Varken redare eller assuradörer läto sig avhöra.

Befh Andersson: 400 ton av lasten i båda rummen återstod att lossa då raiden började. Granö hade då legat 3 dagar i Holtenau. Under denna tid varit ständiga flyglarm med konstgjord dimma under dagarna, men inge bombfällning hade förekommit.En marinofficer hade muntligen givit besättningen order att vid flyglarm uppsöka närmasts skyddsrum. Befh befunnit sig på ett kontor 50 meter från Granö då bombfällningen börjat. Vid ropet:" Ein Schiff brennt!" rusat up på gatan och sett eld och rök från Granö. Befh skyndsamt begivit sig till fartyget men hindrats av hamnbevakningen att komma ombord. Först efter flera minuter lyckats komma ombord och funnit 1e styrman, chiefen och 1e maskinisten ombord samt ytterligare några besättningsmän.Övriga hade lämnat fartyget vid flyglarmet för att uppsöka skyddsrum. Elden rasade i salongshuset och i akterskansen och en presenning som legat över akterflotten stod ochså i lågor. De ombordvarande börjat släckningsarbetet med vattenpytsar och 3 Kustossprutor. Spolröret,som var huvudledning för 2 brandslangar, var avslaget av en brandbomb men reparation pågick och efter c:a 15 minuter fick man röret att fungera. Släckningsarbetet koncentrerades från början på salongshuset

GRANÖ 5.1.44

som var uppfört av fernissad teak och ek och som på kort stund övertänts. Ytterligare 3 Kustossprutor ombord var oåtkomliga på grund av branden. på 10-12 ställen på däck funnits sand för släckning av brandbomber. Så snart spolröret fungerade drogs en av huvudslangarna till salongshuset. Hettan var då så stark att dörrhandtagen blivit glödande,varför elden fick bekämpas genom ventiler och dörröppningar. Den andra slangen sattes in mot branden i skansen där elden på grund av begränsad syretillförsel inte fått så stor spridning som i salongshuset. Flyganfallet utförts av 16 vågor fyrmotoriga bombplan med 60 plan i varje våg, enligt myndigheterna. Även sprängbomber fällts, men inte i Granös närhet. Brandbomberna regnat ner då den första vågen gick över. 13 st magnesiumbomber med en vikt på c:a 5 kg träffat Granö. 2 slagit igenom både trädäcket och järndäcket av 7 mm plåt och hamnat nere i skansen akter. En bomb slagit av spolröret på båtdäck en träffade lodapparaten,som förstördes, och studsade överbord. Två hamnade i mellandäck efter att ha slagit igenom övre däcket. En av dess bomber studsat ner i akterrummet där den kvävts utan att anställa skador. En bomb fallit i befälhavarens daghytt och en i stuerts hytt i salongshuset. En fallit på lucka 2. En 14de bomb hittades ombord i Malmö. 2 man hade skadats. Eldare Oscarsson vrickade ena foten då han sprng mot skyddsrummet. 1e styrman lagt våtvarmt omslag. Lättmatros Pyk fick under släckningsarbetet ett skärsår i högra handen som förbundits på kajen av en samarit .Pyk sökt läkare i Malmö. Skdan hade dock inte hindrat honom från att arbeta ombord som vanligt hela tiden.

1e styrman Liljeblad: Strax före kl 11 f.m sett från sin hytt, den första om STB midskepps, att konstgjord dimma utsläppts,men inte uffattat något flyglarm. Plötsligt hört något föremål falla ner på båtdäck ovanför, varvid han rusat ut och funnit att det brann på båtdäck.Genast kastat den del brinnande föremål överbord som livbälten, en presenning mm,innan han skyndat till spolröret för att släppa på vatten och få de båda utdragna brandslangarna i aktion. Funnit röret nästan avslaget av en brandbomb. Tillsammans med de 2 maskinisterna genast börjat linda smärting runt röret medan de andra ombord börjat angripa elden med vattenpytsar och tre Kustossprutor. Sedan röret tätats deltagit i släckningen. Befh kommit ombord några minuter efter det elden utbrutit.Efter signalen Faran över kom en tysk brandavdelning till hjälp och kl 15 var elden nerkämpad.

Chiefen Svensson: Då han strax före kl 11 lämnat mässen sett att konstgjord dimma utsläppts och av en eldare fått veta att flyglarm givits,Medan de flesta ombord begett sig till skyddsrum iland gick han till sin hytt midskepps.Då hav varit där c:a 20 minuter uppfattat bombfällning.Tittat ut. från hytten då och då och plötsligt funnit att eld utbrutit akteröver och i salongshuset. Rusat till spolröret för att släppa på vatten men funnit

GRANÖ 5.1.44

röret skadat och börjat reparera det. Då spolröret efter en kvart var reparerat kunde endast en av de 2 slangarna insättas och den drogs till salongshuset. För att bättre komma åt elden slogs stuerts hyttdörr in. Elden akteröver uteslutande bekämpats med Kustossprutor, vattenpytsar och sand, ända tills tyskarna kommit till hjälp efter faran över. De som varit i skyddsrum återkommit efter faran över. En flodspruta gått upp tätt intill akterskeppet och erbjudit sin hjälp som avböjts enär branden då var begränsa

1e maskinist Lundh: Vid 11-tiden suttit i mässen, och inte hört något flyglarm men iakttagit att dimma utsläppts. Han gick då till sin hytt om BB midskepps. Då motorbuller från ett stort antal plan hördes gått ut och ställt sig i gången under båtdäcket. Därifrån sett flera bombnedslag i vattnet i fartygets närhet.Plötsligt hört bomber falla på båtdäck. Efter en snabb titt ner i maskin för at t övertyga sig om att ingen bomb hamnat där,rusat upp på båtdäck, där bl.a en presenning brunnit för fullt. Träffat 2e styrman och sagt till honom att de måste få spolröret under tryck. Rusat ner i maskin och startat pumparna. Åter uppjommen på båtdäck funnit spolröret skadat så att det inte släppte fram något vatten till slangarna. Han, 1e styrman och chiefen genast satt igång och laga röret vilket inte tagit så lång tid som 15 minuter. Elden under tiden fått stor spridning och särskilt häftigt brann det i stuerts hytt.Dit dogs en slangledning så fort röret lagats, dörren slogs in och elden angreps med vattenslangen. Akteröver vällde svart rök upp från skansen. En del ab den sand som legat på däck för bekämpning av brandbomber var frusen. Deltagit i släckningen men då och då gått ner i maskin och sett till pumparna. Tagit c:a 3 timmar att släcka elden. De av besättningen som varit i skyddsrum hjälpt till då de kommit ombord efter faran över.

KK memorial 10.2.44

Orsak: Bombanfall av främmande flygplan. Ex officio. Bo Bergström.

SKNEIII 287

SCHADENSBERICHT

D.Granö 1884 br.t.Heimathafen Stockholm.Reederei Rex,Stockholm.

Betrifft: Bombenschaden (Brandbomben) am 5.1.44 im Holtenauer Binnenhafen.

Besichtigt: Am 6.1.44 im Holtenau.

Im auftrage der beteiligten besichtigte ich obengenanntes Schiff un den Schaden festzustellen. Auf das Schiff sind nach angabe des Kapitäns 12 Brandbomben gefallen.

Durch Feuer sind grösstenteils zerstört:

Der Saloon mit Stewardskammer, pantry und nebengelass des Kapitäns, über dem Saloon der Kapitäns Wohn- und Schlafraum mittschiffs.
Im Achterschiff an STB: Die Mannschafts Wohn -& Speiseräume.

forts

GRANÖ 5.1.44

Das Schiff ist Seefähig,kann aber in diesem zustand nur die Reise zum näcksten Reparaturhafen nach Schweden ausführen.Der ab Bord befindliche Proviant wurde beim löschen des Feuers unter Wasser gesetzt und ist somit für den Menschlichen gebrauch mit ausnahme der Konserven nicht zu verwenden.

Kiel-Holtenau 6.1.44
P.Vogler
Nautischer Inspekteur

Effekter

SKN ersatt rederiet med 8461:20 ,exakt det belopp Rexbolaget utbetalat "enligt gällande förordning."

Befh som förlorat för 3155:- fick den 24.1.44. I Malmö 2000:-
Han hade inte kunnat rädda någonting ur sitt brinnande salongshus
Stuert Björn förlorat för 2092:- , fick ut 887:50.

1e styrman Liljeblad förlorat en del kläder för 120:- och 2e styrman för 311:50 medan maskinisterna för rökskadade kläder och kojutrustning och förstörda skor krävt en dryg 100-lapp vardera. Värst drabbade akterut blev däcksmanskapet som förlorade alla sina ägodelar ~~medan eldarna kom medan~~ vilket för däcksfolket blev 400-500 per man och för eldarna ända upp till 807;50 för eldare Briman och 720:- för lämpare Andersson. Maskinfolket fick ut 337:50 per man och däcksfolket högst 450:-
Lindrigastundan kom lättmatros Söderberg som fick kläder för 234 rök-och värmeskadade. Mässpojken fick kläder förstörda midskepps för 330:-

---

Uppbränt Sjömansbibliotek

Enligt räkning värt 139:-

Albanov:Flykten
Crofts: Mysteriet vid ön Wight
Curwood:Kazans son.
Dooland: Orientexpressen
Engström: Med Kaaparen till Afrika.
Gibbs: Spännande dagar.
Hedin: Stora Hästens port.
Hemmer: En man och hans samvete.
Holmström: På däck och durk.
Johansson: Smeder,Brukspatroner och Bergsmän.
Järlund:Hitlers Tyskland.
Järvinen: Vi vill inte kvävas.
Munsterhjelm: Rovdjur i Norden.
Sabatini, Slaghöken
Sheean: Länderi lågor.

Besiktningsinstrument

Ing Sten Haeger besiktigat Granö vid Kockums den 10.1.44 ff
Granö kom till vervet 8.1.44, låg dockad 12-17.2 för undersökning och propellerskifte.Låg sedan till 19,3 och reparerade. Avgick 10.3 efter kompassjustering från Malmö.
Reparationkostnad 101.000:- kr

Däck: Övre bryggdäck träffats svårt,måste drivas & beckas 305 löpmeter och 10 plankor STB förnyas. Ny bryggskärm av teak om STB, taket på STB

GRANÖ 5.1.44

bryggkur och 2 solsegelåsar STB lagas,2 nya glas i kuren, ny huv med lampor till nakterhuset mm mm

Akterdäck STB: 2 däcksplåtar förnyas, en riktas. En plåt vid lucka 3 riktas

Poopdäck: Drives & beckas STB c:a 75 löpmeter,ny lodapparat,barriären uppriktas, en planka förnyas.

Poophuset: 16 löpmeter plankor på taket förnyas,däcket drives 170 löpmeter. Flotten isärtages o får 6 nya fat, 2 wirerullar repareras.Det spräckta oket på reservstyrapparaten förnyas,ny roderkista av plåt.

Brygg-& Båtdäck: 1000 löpmeter drives & beckas, 72 plankor förnyas var-dera på 13 meters längd. 3 plankor BB vid kappen förnyas 6 meter var Ny solsegelås akterut om STB.Reparation av sanitetstankens vatten rör.

2ans underrum: En kvm s ny garnering.

Propellern: Utbytes mot propeller i tackjär.Cederwallsboxen justeras.

Inredningen: Förödelsen genom branden av mycket stor omfattning.Även inredningen i de hytter som inte direkt eldhärjats har svårt skadats av rök och vattenbegjutning. Skadorna omfattar radiohytten,navigations-hytten, befh dag & sovhytter, salongen, trappuppgången, stuerts hytt, reservhytten, badrummet, pentryt,förrådet,proviantrummet,gången akter-ut, STB & BB sidogångar, kontoret, hytterna för 3 st styrmän och 2 st maskinister,befälsmässen, mässpojkens hytt, kockens hytt, köket, wc, donkeymans och timmermans hytter, manskapets tvättrum STB & BB akter, manskapets wc, manskapshytt 1,2,3 såväl STB som BB,lamp- och medicin-skåpen, maskinkappen och kabelgattet.

Inventarier: förstörda inventarier och förråd upptar 3 foliosidor.Bl.A 43 sjökort, barometern i salongen,kaptens läkarbok, 2 kikare, en räknemaskin, en reseskrivmaskin mm

Specifikationen för Salongen (Som ett ex.): 28 kvms skottpanel förnyas, liksom 12 kvms takpanel, trädäcket drives,& beckas 96 löpmeter, 3 ventlier repareras med nya glas och fyllnader, 2 däcksbalkar uppriktas, 12 kvm linoleummatta inlägges, värmeledningen reparrer-as, ny taklampa för fotogen, Ny dörr med karm i furu, ny soffa av björk mes stoppning, 2 nya sidoskåp, ny buffé med spegel, 5 st nya stolar, nytt väggur, ny fåtölj och golvlampa, nya mattor och gardiner.

Manskapshytt 1,2,3 STB helt förstörts. I motsvarande hytter om BB måste durkarna förnyas.

Assurans

SKN 19.2.44 utbetalat 8461:20 för förstörda effekter

SKN 26.9.44 ersatt SÅAF med 1852:- för besiktning

SKN 29.8.46 ersatt rederiet med 103.071:74

Rederiets generalräkning 19.6.46 = 107.712:33 inkl hyror, kost etc.

GRANÖ 5.1.44



Granö anlänt till Malmö 8.1.44. En besättningsman akterut i sin utbrända hytt.

En U.S.8th Air Force-raid

Raiden mot Kiel-Holtenau ons 5.1.44 utfördes av 245 B-17 och B-24:or ur U.S.8th A.F. med eskort av 111 jaktplan av typ P-38 och P-51.Bombplanen fällde i sina mattor 602 ton bomber ,fördelade på brandbomber -386 ton- och sprängbomber, 215 ton. 10 av de fyrmotoriga bombplanen sköts ner och 7 av jaktplanen. 76 skadade bombplan kunde ta sig tillbaka till sina baser i England. Föregående dag, 4.1, hade 486 U.S-bombare fällt 1069 ton över Kiel-Holtenau med förlust av 17 pkan samt av av 112 jaktplan ur eskorten.

GRANÖ 5.1.44

För Granös del var raiden den 12:te under lossningen men under de 11 föregående larmen och överflygningarna hade inga bomber fällts över Holtenau. En rad sprängbomber föll 400 meter från Granö och hade de fällts någon sekund senare skulle fartyget ha förintats. En tysk ångare akteröver fick en fullträff och övertändes. Eld utbröt på en finsk ångare intill och tre svenska fartyg i Holtenau skadades - Storö, Ingarö och Oswin. Förutom styrmännen och de 2 maskinisterna var stuert och 3 av manskapet kvar ombord medan de övriga var i skyddsrum. Befh kom springande från hamnkontoret
DEN TYSKE VAKTMANNEN PÅ KAJEN VID GRANÖ FÅTT ENA BENET AVSLAGET.
där han väntat på telefonsamtal från Stockholm. De brandbomber som regnade ner var på 50 kilo och kraftigare än tidigare använda typer så att de slog igenom både trädäcket och det underliggande järndäcket,så att bränder utbröt under däck i stället för på däck där det skulle varit lätt att släcka dem med sand. 13 bomber träffade Granö och en 14de hittades i Malmö , i skorstenen där den kilat sig fast och brunnit ut utan att antända någonting. ss Storö träffades av 4 brandbomber: en gick ner i 1e styrmans hytt som övertändes, två satte eld på en isbox på undre bryggan och en slog igenom båda bryggdäcken för att hamna på järndäcket varifrån den skyfflades överbord. På Granö föll en bomb i kollasten i rum 4 och en i aktre mellandäck medan en brann ut i rum 2.En bomb slog genom kanten av poophuset,krossade lodapparaten och studsade överbord. Två bomber gick ner i underliggande manskapshytter akter som övertändes. 2 man i mässen undkom oskadade. En bomb slog av spolledningen på båtdäck och en gick snett genom en ventil in i befh dagrum som antändes, medan en bomb slog in i salongen genom STB-skottet just som stuert Björn var på väg in dit. Hela salongen lystes upp av explosionen och övertändes.Inom några minuter sprängde hettan ventilerna och en dörr slogs upp av trycket inifrån. Kustossprutor sattes in med munstyckena genom bombhålen medan andra pytsade upp vatten från utsidan och med färskvattenpumpen men det blev bara ångbildning. Bomberna på däck släcktes med sand,men den var frusen och klumpade sig. I skansen brann det sakta på grund av dålig lufttillförsel och en ventil slogs ut för att komma åt med en slang.1e styrman Liljeblad satt på kojkanten i sin hytt för att byta skor då han hörde hur bomber slog ner på båtdäck ovanför.Han rusade upp och drog ut en slang men fick inget vatten och fann spolledningen avklippt av en bomb som låg intill hålet och brann innanden rullad överbord efter att ha antänt bl.a en presenning över maskinskylighet som Liljeblad lyckades lämpa i sjön. En brinnande livbältslår släcktes med sand. - Inne i Kiel anställde raiden stora sammanhängande bränder.Bl. a utbrändes Nicolaikirche och rådhuset och oersättliga kulturhistoriska värden utplånades i stadens gamla kärna. Under 1944 skulle Kiel förvandlas till en ruinöken,som så många andra städer....

===============

GRANÖ 5.1.44



Kiel den 5.1.44. Nicolaikirche övertändes under raiden och totalförstördes. Die Persianischen Häuser -korsvirkeshusen i förgrunden - förstördes vid en raid den 22 maj 1944.

Granös historik

Laståbgare på 1916 brton byggd 1920 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål (Ex Fernebo, Bråvalla) L 79,8 B. 13 Tillhörig red AB Rex (K.M.Källström) i Stockholm som i april 1936 inköpt Fernebo från Angf.AB Ferm (T.E.J:son Broström) i Kristinehamn,som inköpt Bråvalla i febr 1921 på ex. auktion för 600.000 krvid Red AB Trelleborgs (H.Unér) konkurs i Norrköping. Systerfartyg till Patria och Flandria, torpederade 18.1.40, och Orania,torpederad 11.2.40. - Bråvalla levererades i juni 1920 .Enkeldäckad med lång brygga, back och poop, 4 luckor,2 master, 6 winschar. 753 ihkr triplemaskin av varvets fabrikat. Trots att hon gick på Tyskland fram till sjöfartsstoppet

GRANÖ 5.1.44

sept. 1944 var bombningen den 5.1.44 det enda allvarliga haveriet frånsett kollisionen 19.10.43 vid Elbe II med ss Castor av Helsingfors som måste sättas på grund svårt läck. (Se 19.10.43) 25.6.41 kolliiderade Granö i konvoj 2'NW Hook van Holland kl 10.26 f.m med en av 2 förpostbåtar som skar konvojens kurs och kom tvärs Granös stäv. Granö var på ingående mot Rotterdam med 963 stds trävaror från Kramfors och fick sin stäv vikt över åt STB.Förpostbåten fick obetydliga skador och på order från BO fortsattes resan. (KK H-vol 22) -Den 21.6.42 tog Granö upp minsprängda ss Eknös folk som infördes till Bremen. Befh var även då A.E.Andersson. - Granö fortsatte efter 1945 att gå på Tyskland och England med malmlaster från Oxelösund utan några haverier. I dec 1957 gick hon till nedskrotning,såld till Junta de Desguages i Madrid,och kom 26.12.57 till Aviles från Hull på sin sista resa.

3) STORÖ 5.1.44

TRÄFFATS AV 4 BRANDBOMBER I KIEL-HOLTENAU VID SAMMA RAID SOM GRANÖ.

Rapport

Fre 31.12 43 avgått Gävle destinerad till Hamburg med 1421 ton järnmalm . Ons 5.1.44 kl 11.25 förtöjd i duc d'alber i Holtenau,inne i kanalen, vid bombraid träffats av 4 brandbomber. En genom båda bryggorna om STB, två i isboxen, en i Ie styrmans hytt.Ingen av de 17 ombv skadats.

Journal

Ons 5.1.44 kl 09.25 erhölls lots i Kielkanalen och 10.35 förtöjdes i Holtenau kanalsluss.Kl 10.40 gavs flyglarm och samtidigt utsläpptes konstgjord dimma. Kl 10.48 lämnat slussen under ledning av kanallots samt med 2 rorgängare ombord.I anledning av upprepade flyglarm förtöjdes kl 11.10 i duc d'alberna vid "95 KM" på kanalens STB-sida. Kl 11.25 började ett mycket hårt bomb- och brandbombsanfall varvid 4 stycken brandbomber träffade fartyget, En på bryggans förkant som gick igenom båda brygg-däck en och ner på järndäcket där ett ångrör slogs av.Den skyfflades brinnande överbord. Två bomber gick in i en på undre bryggan stående isbox som fattade eld och förstördes medproviant och inventarier varjämte ett solsegel över isboxen brann upp. Den fjärde bomben gick genom övre nbryggdäcket ner i 1e styrmans hytt där kojen fattade eld- Elden spred sig tillhela hytten och bekämpades dels med sand,dels med en spolslang. Hytt och inredning förstördes liksom en del i hytten förvarade däcksförnödenheter, Styrman Cederblads tillhörigheter har delvis brunnit upp, dels förstörts av vatten och rök. Sedan elden släckts och anfallet ebbat ut fortsattes resan genom kanalen till Hamburg. Efter lossning gick fartyget sedan till Bremen för kollastning.

Bremen 11.1.44

Jonas Lidblom
Befh

CREW LIST

Befh Jonas Verner Lidblom, Torngatan 4,Härnösand,2.2.95 i Ådalsliden,Vnl. (på Storö sedan 1934,i rederiet från -29,till sjöss -11

1e styrman Frans Gustaf Cederblad,Köping, 14.6.78 (Våren 1940)t.sjöss1890

23 styrman Olov Sigfrid Olsson, 11.2.87

Chief Per Henning Öhman, Lungön, 30.6.88 (Sedan 1935)

2e maskinist August Albin Lindquist, 27.9.82

Föreståndarska Gunilla Leontina Eriksson, 11.12.81

Kokerska Selma Larssom, 11.5.78

Matros Stig Sture Svensson, 4.2.19 (9 mån. ombord)

Matros Karl Gunnar Fredriksson, 26.12.14 (4 mån.)

Lättmatros Sten Rune Arnold Kull, 8.1.20

forts

STORÖ 5.1.44

Forts crew list

Lättmatros Bror Oskar Ljunggren, 16.8.21
Jungman Sven Göran Karlsson, 16.1.26
Jungman Åke Elof Sune Selfwén, 21.9.26
Maskinassistent Sten Leonard Hamrén, 5.6.00
Eldare Fritz Ivar Wilhelm Karlsson, 3.9.10
Eldare Erik Albert Karlsson-Palm, 19.4.93
Eldare Folke Walter Wahllund, 29.4.04 (Se även Storö 24.6.44)

Sjöförhör i Göteborg lör 22.1.44 kl 10.30

Sakkunniga:Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark:inga frågor.
För SKN advokat Mårten Henriques

Befh Lidblom: Allt i 1e styrmans hytt skadat eller förstörts av eld,rök och vatten.

1e styrman Cederblad: Vitordat riktigheten av inlämnad lista på det som förstörts i hans hytt.

Matros Svensson: Befann sig föröver när bombfällningen började. Sedan eld utbrutit sprungit midskepps och hjälpt till i släcknigsarbetet.

Matros Fredriksson: Befunnit sig i poophuset vid bombningen. Sedan eld utbrutit sprungit midskepps och hjälpt till släcka.

i 1e styrmans hytt genom branden förstörda lösa inventarier.

Kojmadrass med kudde, 2 lakan, örngott, handduk, koj-& fönstergardiner, en el. läslampa, 1 läslampa av mässing (fotogen),väckarur,gardinstång.

I hytten förlorade inventarier förstörda av branden.

8 st levanger, 19 st penslar, 10 st skurdukar,12 st svettraggar, 4 nystan segelgarn, 6 st skoborstar, en låda krita jämte tändstickor.

Kläder förstörda,tillhöriga 1e styrman Cederblad

3 st skjortor med lösa kragar, 2 st skjortor, 8 arbetsskjortor, 3 st kavajer, 5 st ylletröjor, 4 st yllekalsonger, 15 par yllestrumpor, 5 yllehalsdukar, 1 vaddtäcke, 1 broderad klädpåse, 3 linnekragar, 1 storströja, en ny kostym, en vinteröverrock, en hatt, 3 par byxor, kudde och filt, en kragpåse, 6 st näsdukar, 3 slipsar, 1 st överhal, 1 par gummistövlar, 1 par skor, en väst, 1 par galoscher, ett fickur, glasögonfodral, tvålar, skoborstar och skokräm.

I isboxen förstördes följnade

En träbalja mwd lufisk, 10 kg fisk, kr 36:-
10 kg lök, kr 12:50
1 diskbalja och 3 pytsar av galvaniserad plåt

Övriga skador

Därjämte vattendränktes kokerskans och föreståndarskans hytter varvid gångkläder och kojkläder blevo genomblöta och genomrökta

---

KK memorial 10.2.44: Bombanfall. Ex officio Bo Bergström.

STORÖ 5.1.44

Advokat Mårten Henriques till SKN,Gtbg 22.1.44

I brev refererande sjöförhöret i korthet:" Befälhavaren vore övertygad om att styrmannens uppgifter rörande de honom tillhöriga förstörda persedlarna voro riktiga och kunde på grund av egen kännedom vitsorda de uppgifter som lämnats rörande fördärvade och skadade inventarier och fartygets utrustning. Jag skall sände Eder protokoll över sjöförklaringen så snart detsamma föreligger."

Effekter

1e styrman Cederblad begärt 1035:90 ,fick utkvittera 1012:50 i Åhus 7.6.44

Besiktningsinstrument

Ing.Sten Haeger besiktigat 24.2.44 vid Lindholmens varv,Göteborg.

Övre bryggan: En brandbomb gått genom trädäcket på förkant och skadat ett skåp,en livbältslår,bryggskärmens akterkant och taket. Repareras inkl 3 nya däcksplankor.

Isboxen: Rep. iland,ny zinkplåt etc.

Undre bryggan: Solsegel,2 åsar och en däcksplanka STB förnyas.Återgångsledningen för winscharna på bryggdäck STB förnyas 6 meter.

1e styrmans hytt: Ny masointeinklädnad, ny koj med lådor, ny soffa,ny el. kojlampa och fotogenlampa, ny klocka,nya ventilgardiner, nytt värmeledningskapell, sekterär,folding och stol rengöras och putsas mm

2e styrmans hytt: Masonitinklädnaden förnyas,hytt,koj och skåp målas.

Kokerskans hytt: Soffan omstoppas och omklädes,kommod,skåp och sekretär putsas & målas,hytten ommålas.

Föreståndarskans hytt: 2 madrasser och en kudde förnyas.

Mässen och gången: Takpanel loss och fast,målas.

El installationen: Undersökes. 4 glödlampor akter förnyas.

Storö kom till varvet 24.1 och reparationen varklar på 10 arbetsdagar. Fartyget kvarlegat till 22.3.44 för reparationer för rederiets räkning på 63400:- Ovanstående skador rep.för 4490:-

---

Assurans

Rederiets generalräkning 18.7.44 = 5539:90
SKN 16.5.44 ersatt Haeger med 100:- för besiktning.
SKN 9.8.44 ersatt rederiet med 4691:50

Egna noteringar

Historik

Laståugare på 1299 brton byggd 1898 vid Framnees Mek.Verksted i Sandefjord av stål. (Ex Rita,Wilhelmina,Daggry) L. 66 B 10,3 Tillhörig red AB Norrland (Axel Fredrik Andersson) i Härnösand. Inköpt jan 1934 på exekutiv auktion genom red AB Wilhelmina i Kramfors för 26200:- kr och övertogs upplagd i Göteborg. Befh blev JonasWerner Lidblom,Härnösand, som förde Storö fram

STORÖ 5.1.44

till den 22.10.1948 då han spolades överbord i Nordsjön i orkan.(se vidare längre ner på denna sida) - Den awningdäckade ångaren Daggry kom till Sverige i mars 1915,onköpt av Kramfors AB i Härnösand. 1450 ton dw. 520 ihkr triplemaskin från Akers mek.Verksted. I okt 1934 tappade Storö propellern ute i Nordsjön 150′ NW Helgoland och togs under bogsering av 3 holländska trålare som efter 5 dygn kom till Wesers mynning med haveristen. - Nya pannor 1938.- I nov 38 på resa Uleåborg-Rönnskär grundstötte Storö vid Gåsören utanför Skelleftehamn,blev läck i flera tankar, flottogs av Hermes och gick in till Slelleftehamn för dykarundersökning. - Hela kriget klarade Storö i Tysklandsfarten med järnmalm och kol utan att råka illa ut förrän 5.1.44 i Holtenau och i Bremen 24.6.44,båda gångerna under bombradder. - Den 31.7.45 kom hon till Karlskrona med den första kollasten efter kriget från England, närmast från Fowey/Göteborg. På resa Norrsundet-Grangemouth med last av 465 stds sågat virke varav 105 stds på däck den 4.2.47 30° STB slagsida och pumphaveri p.g av oklarade silar sedan May Island passerats i hårt väder och måste kasta däckslast för att undvika kantring. Läckande bottentankar gjorde att slagsidan inte gick att häva,men hon undsattes av bogserbåtar och kom kl 09 ons 5.2.47 in på Grangemouth redd med 35° slagsida. Läktring av last igångsatts och dykare gått ner för tätning. -Våren 1948 gick kapten Axxxxxxxx Lidblom iland och blev inspektör i Härnösand men längtade ut och tog åter befälet på Storö hösten 48 sedan dennye befh hastigt insjuknat. Den 22.10.48 gick han överbord i 36 sekmeters orkan med enorm sjöhävning ute i Nordsjön SW Listers fyr då Storö på resa Sikeå-London med rums- och däckslast av 490 stds virke kl 23.30 träffats av en brottsjö som krossade och spolade bort kommandobryggan med befh och rorgängaren, STB livbåt och delar av däckslasten. Samtidigt slogs dörrar in och stora delar av hyttinredningen vattenfylldes. Trots skadorna lyckades man vända ångaren och sätta kurs mot Kritiansand.Alla tillgängliga krafter sattes in på att hålla ångtrycket uppe trots blöta bunkerkol.Det var omöjligt att ta sig ut på däckslasten och sjöarna forsade ner i maskin genom det lösslagna maskinskylightet. Fartyget styrde dåligt och ville lägga sig tvärs sjön,men rorledningen höll och pumparna kunde hållas igång. Sedan radiotelefonen reparerats underrättades Göteborg Radio kl 12.30 den 23.10 men kontakten bröts tvärt efter en kort stund och man befarade enkatastrof. Livräddningskryssaren Fredrik Langgaard sökte förgäves efter Storö från kl 13 23.10 till kl 01 24.10. Kl 01.30 24.10 dök den sönderslagna Storö med svår slagsida och uppriven däckslast upp vid Oksöy fyr och fick lots ombord in till Kristiansand. Rorsmannensom gick överbord samtidigt som kapten Lidblom var jungman Curt Karlsson,Malmö, 15 år,som gjorde sin första resa som jungman efter att ha varit mässuppassare ombord i 2 månader. Kapten Lidblom var vid sin död 53 år. Han var ogift. -Efter lossning och provisorisk reparation

STORÖ 5.1.44

i början av november till Finnboda varv i Stockholm för genomgripande reparation. Sommaren 1955 skrotades Storö ner i Ystad, såld av rederiet till Carl Persson & Söner AB.

Övriga krigshaverier: Bombad 24.6.44 i Bremen

3) INGARÖ 5.1.44

BOMBAD PÅ HOLTENAU REDD LIKSOM GRANÖ, STORÖ och OSWIN -Skrovskador.

Journal

Fre 31.12.43 07.20 avgått Västerås med last av järnmalm för Holtenau för order.

Mån 3.1 44 kl 09.10 fått spärrlots vid Kiels fyrskepp.Passerat Laboe signalstation kl 13 och ankrat 13.25 på Holtenau redd i väntan på avmagnetisering.

Tis 4.1 till ankars i väntan på avmagnetisering. Kl 11.10 flyglarm följt av bombfällning från ettmycket stort antal flygplan på hög höjd. Kl 13.10 signal "Faran över".

Ons 5.1 till ankars i väntan på avmagnetisering.Kl 10.40 flyglarm följt av våldsam bombfällning.Ett stort antal bomber fallit på redden,många i närheten av fartyget som skakat våldsamt vid krevaderna. Vattenuppkast och splitter fallit över däck. Ett tyskt fartyg c:a 100 meter från Ingarö träffats av minst en brandbomb. Kl 12.20 flyglarmet opphört.

Tors 6.1 flyglarm 01.30- 02.30 och 02.45- 03. Till ankars i väntan på avmagnetisering.

Fre 7.1 kl 14.25 fått lots ombord,hivat lätt samt gått att avmagnetisera. Kl 17.25 lämnat avmagnetiseringsstationen och ankrat på Holtenau redd i avvaktan på kompassjusterare. Varit inne i slingan 5 gånger.

Lör 8.1 Kompassjustering 12.40- 16.00 Fortsatt resan med kanallots ombord Kl 16.25 förtöjt i Holtenau sluss . Erhållit order gå till Bremen.

sön 9.1 02.35 förtöjt i Brunsbüttel sluss.Beordrats ankra på Altenbruch redd i väntan på konvoj.Kl 05 ankrat på Altenbruch redd. Flera flyglarm under natten och dagen.

Mån 10.1 Kl 12 erhållit order att avgå följande morgon till Bremerhaven.

Tis 11.1 Kl 06 hivat upp och fortsatt. Kl 06.15 stoppat utanför Cuxhaven. Avlämnat vaktmanskapet till lotsbåten 07.30 och erhållit signalman. Kl 12.50 fått lots vid Weser fyrskepp.Kl 15.15 skiftat lots vid Bremerhaven.Kl 15.55 på order av S.B.V ankrat på Blexen Reede för att där avvakta vidare order.Lämnat lotsen. Flyglarm och överflygningar. Kl 17 erhållit order att fortsätta till bremen kl 11 följande dag.

Ons 12.1 kl 11.20 fått lots,hivat lätt och fortsatt. Kl 16.20 anlänt och förtöjt i ducd'alber i Oslebhausen assisterad av en bogserbåt.

Torsten Jonsson C.H.Larsson
1e styrman 2e styrman

Ombord 14.1 44
Y.Grönlund
Befh

(Inga skador funna vid dockning i augusti 1944)

Typiska bombskador funna 1947

Ing Sten Haeger 29.4.47 i docka vid Oscarshamns varv funnit typiska bombskador i bordläggningen. Relativt skarpa bucklor och ganska djupa

INGARÖ 5.1.44

intryckningar i bordläggningen på båda sidor med hårt bockade spant och skadad garnering och rännstenscement visade tydligt attskadorna uppstått genom skakningar vid bombfällning, sannolikt 5.1.44 på Holtenau redd.

STB sida: 6 plåtar uttagas för riktning, 3 riktas på plats,8 spant rikats Slingerkölen något upptryckt.

BB sida: 3 plåtar uttagas för riktning, 4 riktas på plats,10 spant uppriktas. Skadad cement förnyas.

Sammanlagt 265 lösa naglar i och vid bucklorna omnitas.

Kostnad 23735:- Tid c:a 8 dagar.

Ingarö kom till Oscarshamns varv 18.4.47,låg i docka 19.4 - 16.5 och 2-5.6 47 då betydande klassningsarbeten utfördes för rederiets räkning. Dessa arbeten var klara först 14.6.47.

Assurans

SKN 23.12 50 ersatt SÅAF med 23929:45 i full & slutlig ersättning.



Historik

Egna noteringar

~~Se 31.1.43 bombad i Hamburg~~ Se 9.2. 40 -kollision

Övriga krigshaverier: ~~19.7.43 minskakning~~. 22.5.44 bombad i Holtenau

y/ OSWIN 5.1.44

BRANDBOMB I BB LIVBÅT UNDER BOMBRAID MOT HOLTENAU-KIEL AV U.S.8th A.F.

Journal

Tis 4.1.44 kl 17.30 avgått Hamburg med last av 2230 ton kol destinerad till Göteborg.

Ons 5.1 09.45 anlänt till Holtenau sluss. Under uppehållet där gavs flyglarm och konstgjord tjocka svepte in nejden . Kl 10.30 avgått ur slussen med lots ombord och order att ankra på redden. Ankrat kl 10.45 på Holtenau redd. Under tiden flyganfallet pågick,omkring kl 11.30, föll ett större antal brandbomber ner i vattnet alldeles i närheten av fartyget och en av dessa slogner i BB livbåt där den antände intedningen. Trots snabbt ingripande med släckningen blev kapellet uppbränt,seglet som fattat eld måste kastas i sjön,några åror och en vattenflaska brändes upp och förliga taljelöparen blev delvis bränd.
Kl 13 lättat ankar och avgått från Holtenau redd.

ss Oswin 7.1.44

Arthur Johansson
1e styrman

B.A.Hedberg
Befh

Reparation

BB livbåt, ny 1942, reparerades av rederiet för 625:-
SKN ersatte SÅAF med 416;67 den 30.9.44 och efter påstötning att livbåten varit ny utbetalade SKN den 6.10.44 ytterligare 208:33.
Slutreglerat 8.1.45.

Eget

Historik

Se Oswin 31.1.43 Bombad i Hamburg
Övrigt: Minskakning 19.7.43.
Detaljer om raiden 5.1.44 se Granö,Storö & Ingarö

SOLSTAD 6.1.44

VON DER 5:te SCHNELLBOOTSFLOTTILLE IN KONVOI WP457 VERSENKT.

Rapport

Avgick Swansea tis 4.1.44 destinerad till Ridham Dock. Rumslast av 1780 ton kol. Djupg F 15′3″ - A 17′7″. Besättning 17 samt en passagerare.
Tors 6.1 kl 03.15 i konvoj i WNW 4, grov sjö med hård vind, månsken, god sikt torpederat av tysk m/t-båt ungefär halvvägs mellan Longship och Lizard fyrar. Ie styrmans vakt. 12 skadade, 5 dödade.
Alla dagböcker såväl som fartygets och privata böcker och papper förlorade. Fartyget gick fullständigt mörklagt. Ungefär kl 03.15 skakades hela fartyget av en frutansvärd explosion.Av STB utsvängda livbåt syntes bara småbitar i vattnet.BB båt, som stod osurrade i skråna,fri för attkunna flyta upp,hade flyttat sig så mycket från sin ursprungliga plats att det skulle ta lång tid och fordras många män för att svänga ut den. BB flotte hade själv lösgjort sig men hängde fast vid fartyget medelst en lång fånglina,fastgjord på fördäck. 2 man lösgjorde STB flotte och räddade sig upp på denna. Fartyget beräknades ha sjunkit 3 minuter efter explosionen. Dessförinnan hade 12 personer tagits ombord på BB flotte och fånglinan i sista stund kapats. Fartyget sjönk i alla de räddades åsyn. Det var klart månsken. Efter nära 5 timmar togs alla 14 personerna ombord på motorlivbåten "Penlee" av Newlyn och landades i Newlyn. Omedelbart efter ankomsten till West Cornwall Hospital i Penzance avled 2e maskinist Haamer av svåra inre skador.
Sista ortsbestämning före torpederingen: passerat Longship fyr kl 01.50 och Runnelstone Lightbuoy ca 02.30

NewQuay,Cornwall 18.1.44
Seth Lönnerberg
Befh

MARITIME DECLARATION

Made at Newquay 18.1.44 and at Penzance 21.1.44 before mr S.Carlile Davis, the vice-consul at Plymouth, the occasion being that the above steamship - ss Solstad,Stockholm, signal letters S.G.M.O, 1405,29 gross tons - while on a voyage from Swansea,South Wales, to Ridham dock ,river Meadway,was sunk offthe Land′s End on the 6th day of January 1944 as a result of an explosion caused by a torpedo, believed to have been fired by a German motor torpedoboat.
Called as an expert, the harbour master of Sutton Harbour,Plymouth,captain Richard Hocking. All ship′s papers lost including logbooks and crew list. The master from memory drawn up a crew list.
The master Lönnerberg: Ship left Swansea with a cargo of coal tuesday Jan. 4th, waited at Mumbles Roads for a convoy from Barry Roads, joined that convoy at 08.30 wednesday 5.1 and proceeded at 8 knots.Fine weather

SOLSTAD 6.1.44

with a moderate sea running. STB boat, fully equipped, hung in the davits and the port lifeboat stood on deck with it's canvas cover removed and the falls unhooked, and everything was ready for an emergency. The master visited the bridge now and then during the day. He left the bridge around 01 o'clock 6.1. The vessel was then steaming towards the Longships light which was broad on the port bow. No lights were exhibited by the vessel. The weather wasfine with bright moonshine and good visibility. He was below in his cabin when about 02.45 he heard a dull bang, but nothing happened to affect the ship.He thought that perhaps one of the escort vessels had dropped a depth charge far away. Abouthalf an hour later there was a terrffic explosion.The roof of his cabin came down and the floor was thrown up. He tried to go outthrough the usual doorbut found it blocked by a heavy box. He then went towards his bedroom door and found it blown away so he escaped that way. When he came on deck volumes of steam were coming from the engine room and he noticed fire in the saloon.He gave the order for all to go to the lifeboats. When they came to the STB boat they found it had been blown away. The port lifeboat had been pushed out of position and it was at that time impossible to move it. The stewardess and the woman cook, Reicher, were following him at that time and the chief officer reported to him that the port side raft had been secured and brought alongside. He turned to inform the stewardess nad the cook but saw neither of them. He ordered all crew members to get on the raft. They did so and he personally helped the stewardess down to the raft.He subsequently went to the raft himself and pulled the chief officer and the 2d officer out of the water on to the raft. Efforts were then made to cut the paynter that joined the raft to the ship, which was sinking rapidly. When he got away om the raft there were 12 persor on it and sunsequently they came across the STB raft with the 2d engin eer and fireman Outeiral. But they could not get the 2 rafts together The master heard a shout from a member of the crew and think it was the deckboy Allen, but could not see any sign of him.Solstad sank 3 minutes after she had been hit struck. After the vessel had plunged under the sea, he looked at his watch,which was still going,and found that it was 3.25 a.m. They had no means pf px propulsion,the raft merely drifted and at 8.15 a.m. was picked up by the Penzance lifeboat from Newlyn and taken into Newlyn. He spoke to the 2d engineer Hammer in the lifeboat and asked how he was. Hammer stated that he was suffering great pain and had been injured internally. (Hammer died in hospital at Penzance the same day, Jan6th. Whenthey were in the lifeboatx the master asked the skipper to go towardsthe position where vessel sunk to search for survivors

SOLSTAD 6.1.44

but it was neccessary to get Hammer ashore as soon as possible.so the commander of a HMS destoryer was asked if he would search the scene of the casualty for survivors and he promised to do so.

Ist Officer Nyholm: Watch on the bridge from midnight. The moon was shining brightly but set before the accident . Proceeding on a course about SE with the Lizard light bearing fine on the port bow and were the 3d ship in the convoy. Between 2 a.m and 2.30 a.m he saw something like a gunflash about 3 points on STB bow distant 2 or 3 miles. The night was clear and he could see other ships in the convoy, but no signals were received from the commodore of the convoy to indicate whether any ship had been attacked or not. Suddenly, at about 3.15 a.m he heard a muffled sound and felt the ship shake as if she was being lifted out of the water.There was a yellow flash like a fire and suddenly the wheelhouse came crashing down and he was struck on the head and on the left knee. It occurred to him at once that the vessel had been struck by a torpedo, probably from a German m/t-boat. He endeavoured to get out of the wheelhouse and after some difficulty came to a rail which he grasped and fell down to the boatdeck. He was wearing a rubber lifesaving waistcoat which he had at once blown up. He noticed that the raft from amifships was floating and made fast to a paynter forward on board the ship. He heard the captains voice giving orders and he himself went down to the maindeck which was about level with the sea and jumped into the water. He was hanging on to the paynter leading to the raft and ultimately he was pulled onboard the raft. It was not very dark at the time and other crew members could be seen getting onboard the raft. From the raft he saw tracer bullets and saw explosions from an attack that was evidently being made on the convoy. After being about 4 hours on the raft he was rescued by a lifeboat from Newlyn and taken to Penzance. He is at present a patient at the Atlantic Hospital at Newquay, undergoing treatment for the injuries caused to his head and kneecap when the explosion ocurred.

AB Azcune: At the wheel from midnight. Araound 2.45 a.m he heard a dull explosion apparently coming from the STB side, but the voyage continued. Around 3.15 a.m a big explosion caused the wheelhouse to collapse and the vessel was violently shaken. He was hurt in his head by falling debris when thrown to the deck and also hurt his left knee, but managed to crawl out of the wreckage and so reached the STB side. The he does not remember anything until he finds himself climbing up out of No 2 hatch. Seeing a raft he jumped down to it. he is now a patient at the Atlantic Hospital at Newquzy.

O.S. Jose Rama: From midnight on the lookout from the STB wing of the

SOLSTAD 6.1.44

wing of the bridge. 3.12 a.m a big explosion shook the vessel,appparently from a torpedo hitting it but he had not seen anything alarming before the explosion despite clear weather and good visibility. He was thrown down bythe blast and volumes of hissing steam enveloped the bridge and boatdeck. He went along to the port side and looked towards the STB side and saw that the bridge had fallen down. He next saw a raft floating alongside and jumped on to that together with other crew members.

Inquiry continued 21.1.44 at Penzance,Cornwall

Stewardess Elli Dawel: Was lying awake on her bunk in the cabin when approx. 03 a.m he vessel was violently shaken when hit by a torpedo, a bomb or a mine. She jumped out of the cabin at the same time as the mess girl and the cook came out from their cabin.Ontheir way to the boatdeck Elli Davel fell into a bunker, going through the hatch cover inthe darkness. The cook also fell into the cross bunker, first thecook, then Dawel. She saw the cook in the bunker andthen a sea came and washed her out to the deck. She did not see the cook come out but heard her shouting for help. Then she went across the deck to a lifeboat which she found could not be moved. She then saw a reft and the master helped her down to that raft.The captain inquired for the cook who could not be seen. Thevessel was sinking very rapidly and immediately after the raft was cut adrift the vessel sank, about 2 or 3 minutes after she was struck. Elli Dawel is now a patient at the West Cornwall Hospital receiving treatment for the injuries sustained to her back and leg.

Fireman Outeiral: Heard a great explosion about 3.10 a.m and at once left his cabin, went on deck and found the STB lifeboat gone.He then went to a raft alongside. Ship sank almost at once and he is now in hospital with injuries to his head and leg.

(Kppior av protokollet sändes 7.2.44 av August von Hartmansdorf vid generalkonsulatet i London till UD ,som 3.3 förtoligtvis sände dem till herr kommerserådet Böös på KK)

Statement required in reference to the late steamer Solstad

Cardiff 22.3.44

(Statement by fireman Zetterstrom) : At the time of the sinking of the Solstad on january 6th 1944, being informed later the time was about 2.45 a.m. , I was on watch below living below decks amidships,there being two rooms adjoining one another, when the explosion ocurred. My room mate,John Smyth, and I were thrown from our bunks when they collapsed, after which we made a dash for the ladder or companion way,

SOLSTAD 6.1.44

there we met a lot of water pouring down.I held on, Smyth was behind me because I fell back and touched him. The water stopped very quiet like as though a wave had lopped over. I continued up on deck.I saw the raft alongside and looked around for Smyth, couldn't see him,so I wrnt back down to look for him,calling his name. He answered me from inside the room adjoining ours, the door being shut tight.I tried hard to open it,even swinging on some small steam pipes in the deck head and buffeting the door with my feet, but the pipes pulled out, landing me on the floor, so I told Smyth to wait while I went up on deck to get something heavy to smash the door in. I ran up, went to the lamp room, where hammers and axes were kept, but the handel was gone from the door so it was impossible to open it. I then went to the ships side and was calling to those on the raft to pass me the axe that's always kept on a raft,and while I was there the ship started to go under quickly, disappearing altogether just as I got on the raft,so it was impossible to do nay more. I don't know if Smyth was injured in any way, but there didn't seem to be any attempt to open the door from the inside. The spaniard, who lived in the next room,who was also watch below at the time, told me later, that the deck of his room had collapsed into the engineroom which was underneath. So I don't know what happened to Smyth while inside that room,but I could hear him calling quite plainly.

This si all the statement I am able to make

G.Zetterstrom

Cardiff 22d March 1944

C.Davis

Acting vice consul

Inkom KK 22.5.44

Crew List (Adresser SKN, dito mönstrings) datum.

Befh Oscar Gabriel Seth Lönnerberg, Aroseniusvägen 31, Stora Ängby, 2.1.00 lidköping. (21.3.40) Krigsadress: 56 allt-yr-yn road, Newport, Monmouthshire, S.Wales.

Ie styrman John Rudolf Nyholm, Sundbyberg, pastorsexp., (25.5.39) f. 23.1.07 i Nylandskog, VNL. gift

2e styrman J.Valm, 483 Carleon Rd, Newport, Montana, 31 år, (16.11.42)

Chief A.G.Murison, Upper Aucheoch, Maud, Scotland (Est), 57 år (25.8.40)

† 2e maskinist A.Haamer, Adress, Not known, f.25.12.09 i Tallinn (25.8.40) Moder, Minna Haamer, Tondi 56,1 tr., Tallinn (est)

† Kokerska Mrs A.Reicher, 9.6.88 i Estland, (~~13.2.42~~) (6.7.43) (Est) Änka. närmast anhörig en syster Pauline Tiilo, bosatt Iru Vanadekou, Tallinn.

Stewardess Elli Davel, 483 Carleon Rd, Newport, 25.10.00 i Virumakond Vitiula, Estland. (29.4.42) Egen namnteckn.på SKN Tavel.

Forts.

SOLSTAD 6.1.44

Crew list forts

Messgirl M.Miller, 17 Alice Treet, Cardiff, 41 år, ogift, (4.1.44) (Est)
Matros Ed. Tihane, 133 Bute Street,Cardiff, 35 år, gift, (15.1.43) -"-
Matros E.Alvarez, Santa Lucia, Gijon, Spain, 37 år, gift, (2.10.40) (Spanjor
Matros Bonifacio Azcune, Ibarranguela, Viscajas,Spain,16.5.14, (13.7.42) -"-
Lättmatros José Rama, 69 Thompsson Street, Barry Dock, 15.4.98 i Muros, Corunna, Spain. (15.1.43) utkik.
+ Jungman Kenneth Allen, 38 Rosemary Terrace, Blyth, 18 år,gift,(20.10.43) (E) Adress även 14 Hunter Avenue, Blyth.
Eldare G.Zetterström, 5 College Rd, Barry, 27 år, (E) (3.2.43)
Eldare John Smyth ,72 King Street,Belfast, 28 år, (E) En syster miss B. Smyth, 8 Mallison Rd, Battersea Rise, London SW 11. (Instängd i sin hytt se sid 5)
+ Eldare Gaspar Calvo, 88 Putney Bridge Rd, London SW 18, 50 år, (3.11.43) Spanjor.
Eldare Benigno Outeiral, 27.7.99, Boiro, Coruna, Spain (27.7.43) (Spanjor)
En manlig passagerare, M.Engel. (RAF-Pilot)

(2e mask. Haamer avled 6.1. på sjukhus i Penzancè, kokerskan föll ner i en bunkerlucka ombord (sid 4),Eldare Smyth instängd i hytten) Jungman Allen bortsprängd som utkik på STB bryggvinge.Calvo i eldrumme

---

Brev UD till Rederiet, Sthlm 8.1.44

För förtrolig kännedom har jag äran härmed meddela, attUD denna dag från generalkonsulatet i London mottagit ett telegram av innehåll, att ångf. Solstad krigsförlist. Olyckan ägde rum den 6 innevarande månad kl 3 f.m. Av besättningenhar en man avlidit å sjukhus under gårdagen,nämligen den estniske maskinisten Haamer. En spansk och 2 brittiska sjömän saknas. Detta är även fallet med avseende på en estnisk kokerska.
Vad beträffar besättn. i övrigt hava befh och Ie styrmannen - vilka, såsom bekant, voro de endas svenskarna ombord - intagits å sjukhus för observation tillika med återstående 11 besättningsmän.
Samtidigt får jag framhålla, att UD avser att offentliggöra nu ifrågavarande sjöolycka under loppet av nästa vecka. Jag beder Eder mottaga uttrycken för Departementets och mitt eget varma deltagande med anledning av det hårda slag som ånyo drabbet Edert företag.

Med utmärkt högaktning

J.Setterwall

(Ställt till herr dir. B.Svalander, Red AB Solstad,Regeringsgatan 5,) Sthlm

---

UD:PM Setterwall till Boös, KK, 13.1.44

Enligt från beskickningen i London ingångna upplysningar förolyckades i Sthlm hemmahörande ångf Solstad den 6 innevarande månad. Fartyget sänktes

SOLSTAD 6.1.44

av en undervattensbåt.Olyckan ägde rum mellan Cap Lands End och Lizard. Solstad hade gått i en konvoj bestående av 12 fartyg som skyddades av 3 korvetter - förutvarande trålare - av vilka 2 sänktes samtidigt med Solstad. Beskickningen framhåller att Amiralitetet otvivelaktigt försvagat konvpj-skyddet för kustfartygen i anseende till att jämförelsevis få olyckor ägt rum under de senaste bägge åren. Enligt avd beskickningen erfarit från fartygsbefälhavare hade emellertid eskorten för kustkonvojerna blivit avsevärt förstärkt med anledning av Solstads förolyckande.

Sthlm 13 januar 1944

(Strängt förtroligt PM från Setterwall till kommerserådet Böös, KK)

(Dito Setterwall- Böös 31.1.44

Under hänvisning till förut lämnade upplysningar rörande omständigheterna vid ångf Solstads förolyckande får jag meddela att fartyget - enligt nu ingångna uppgifter - sänktes av tyska m/t- båtar. Sammanlagt 3 av de i konvojen ingående handelsfartygen sänktes, förutom- såsom förut omnämnts - två eskortfartyg. Olyckan ägde rum utanför Cormwaals kust och de överlevande infördes till Penzance.

J.Setterwall

KK memorial 22.3.44 Ej för publicering

Nr 24 H

Enligt vad som framkommit vid sjöförhöret torde Solstad hava träffats midskepps STB av en torped från en tysk m/t-båt. Ett anfall mot konvojen hade företagits någon halvtimma innan Solstad torpederades och erhöll därunder ett annat fartyg i närheten en torpedträff.

Ex officio Bo Bergström

UDHP80c 3519

Ch.telegram London till UD 7.1.44 kl 12.30

28 från gen.konsulatet ångf Solstad krigsförlist kl 03 6.1 på engelska kusten.5 besättn.medlemmar saknas o befaras ha drunknat,nämligen en estländsk kokerska, en spansk och två brittiska sjömän. Den estländske maskinisten Haamar i förmiddags avlidit på sjukhus.De återstående 13,av vilka endast befh och Ie styrman äro svenskar,befinna sig på sjukhus förobs.
= Swedish minister

Dito 12.1 kl 05.58

60 edert 48. Solstad sänktes av E-båt in a convoy consisting of 12 boats between landsend and lizard, between which points escort had been temporarily reduced to 3 corvettes converted from ordinary trawlers.Owing to th fact that comparatively few such incidents had taken place last year or

SOLSTAD 6.1.44

two.Admiralty had no doubt slackened their efforts in protecting coasting vessels,but according to information frim captains after Solstad incident when also 2 of the 3 escorting corvettes escorting the convoy were sunk, escorts have already been substantially strengthened = Sw. minister

---

UU 3514 Ch telegram 15.1.1941 London till UD kl 15

94 Admiralty frågar för Lloyds räkning om ss Solstad minsprängts i danska farvatten samt anhåller om uppgift tidpunkt härför = Sw. Consulate general

---

SKNEIII 287 Tel.Trapp & Co, Newcastle o/Tyne till Red Solstad 6.1

Deeply regret your steamer lost Lönnerberg Nyholm and eleven others saved requested legation cable.

Asssurans

SKN ersatt rederiet 9.2.44 med 625.000:- plus revers 250.000:-(25.2.44)
SKN ersatt red. 16.6.44 för effekter 13059:32 & i hyresersättningar 8008:-
SKN ersatt red. 8.9.44 med ytterligare 2917:80 i Hyresersättningar
SKNEVII 404:
Radiotelefonen ass. i Heimdall för 2000:- av rederiet
Rederiet ass. andra& tredje månaden timecharter, hyra 28.11.43- 29.1.44 för 52235:- i Atlantica.
SKN ersatt rederiet 21.10.44 med 44806:74

Effekter

efh intygat att de de döda haft effekter till ett värde av minst 1000:- för 2e maskinisten, minst 700 för jungman Allen och minst 600 kr för de andra tre.

Egna noteringar

W.Kühn:Schnellboote im einsats 1939-45(Stuttgart 76)

Am 6.1.44 waren es die Boote der 5:e Schnellbootflottille,die unter führung von Kapitänleutnant K.Müller, vor der Englischen SW-K-ste auf den gemeldeten Konvoi WP 457 stiessen. Die Boote griffen Rottenweise an. Sie durchstiessen die sicherung und kamen sämtlich zum schuss.Die frachter Polperro, Underwood und Solstad wurden versenkt und der trawler Wallasea ging ebenfalls nach Torpedotreffer auf Tiefe. Am 31.1 griffen abermals 6 Boote der 5:e S-Flottille südostwärts Beachy Head der Konvoi CW 243 an. Versenkt wurden die Frachter Emerald und Caleb Spraque sowie der Trawler Pine. - Av de två andra fartygen i Solstads konvoj gick Polperro på 403 brton med kollast till botten med alla 11 ombv. Underwood på 1990 brton på resa till Portsmouth med invasionspråmar, lastbilar och militära förråd

SOLSTAD 6.1.44

gick ner med 18 av de 26 ombv. Lloyds War losses anger Solstads position vid sänkningen som 165 grader i bäring 6 miles från Longships ,kkkxNx59x57ǽ lat N 49 57′- W 5 28′. H.M.S. trawler Wallasea på 545 ton , byggd 1943, i eskorten sjönk med man och allt.
Solstad träffaeds midskepps STB varvid STB båt och jungman Allen som stod utkik på STB bryggvinge sprängdes bort. Omvärvd av rusånga sjönk ångaren inom 3 minuter . En matros hjälpte den svårt skadade 2e maskinisten Hamer upp på STB flotte. Övriga 12 var på BB flotte. Flottarna fick driva i överspolning och kyla till 08.20, i fem timmar, innan de undsattes av livräddningskryssaren Penlee av Newlyn. 2e maskinist Haamar dog i samma stund han bars iland på kajen i Newlyn. Kapten Lönnerberg hade den 2.1 fyllt 44 år. Lönnerberg övertog den 8.5.44 befälet på ss Bifrost, medan Ie styrman Nyholm den 11.5.44 mönstrade på Wallonia i London. - Efter hemkomsten i juli 1945 blev Lönnerberg befh på Tom o fyllde 50 år 2.1.50 I samma konvoj som Solstad gick Sveabolagets ss Urd, befh Karl Hermansson som 1941-45 gjorde över 170 resor i kustkonvojer och fraktade närmare 200.000 ton gods.

Historik

Lastångare på 1405 brton byggd 1924 vid Lewis Shipyard i Aberdeen av stål (Ex Gatwick) L. 70,3 B 10,8 Tillhörig red AB Solstad (B.Svalander)i Stockholm. Gatwick inköptes i okt 31 från England av det nybildade red AB Solstad (Otto Ziegler) i Karlstad och blev Karlstads största fartyg. Hösten 36 såldes Solstad till red AB Arafart i Stockholm och gick mellan svenska hamnar och danzig/Gdynia. I nov 39 överförd på Red AB solstad. 9.2.34 anlände Solstad till Göteborg från Sunderland med kollast, befh Thor Nylander, mee svåra ovanbordsskador. Dagen innan i 12 Beaufort Nmx NNW orkan hade sjön krossat båda livbåtarna, lillbåten, STB bryggvinge, styrhyttsförnstren mm, förskjutit kollasten och oklarat rorkättingen och under reparationsarbetet på rorledningen skadades 3 man och ångaren kunde endast stundtals hålla upp mot vinden. Solstad befann sig då på endast 9-12 famnars vatten vid Jutska Revet och Ie styrman Erik Browaldh, 2e styrmanJohn Bertil Åberg, båtsman Albin Johansson och lättmatros Harry Mehrén tilldelades av Carneigiestiftelsen gxkdux varsitt guldur.- 15.10.38 blev Solstad vid kaj i Gdyna påränd av ss Sylvia av Göteborg och fick en del skador på brädgångarna. - 1Xx8xx9 17.9.39 i det mörklagda Liverpool drunknade kocken Nils Nyman,Norrköping, 32 år. 21.10.41 då Solstad låg i Belfast drunknade på samma sätt vid Queens kaj Ie styrman Karl Samuel Stranne, 34 år. - Han försvann på natten och liket hittades vid kajen 23.10.- 12.8.40 avled chiefen K.A.Åkerman ombord under en konvoj resa vid kusten.Han begravdes till havs i flaggsvet kista.

1) SVEA 6.1.44

BRANDBOMBSSKADAD, LAST FÖRSTÖRD VID R.A.F.BOMBER COMMAND-RAID MOT STETTIN.

Journal

Ons 29.12 43 kl 11.50 avgått från Västerås med full last av malm till Stetti
Fre 31.12 kl 22.30 anlänt till Swinemünde redd.Fortsatt under lots ledning till Stettin och förtöjt i Reiherwederhafen kl 01.45 den 1.1.44.
Sön 2.1.44 kl 09 börjat lossa malmlasten.Utlossad kl 21.
Mån 3.1 kl 08 förhalat till frihamnen och börjat lasta styckegods kl 09.
Tors 6.1 -Trrttondagsafton - kl 02.30 avlossades 2 signalskaott ,omedelbart följda av flyglarmssignal.Några minuter därfetr hördes kraftigt motorbuller som tilltog alltmer i styrka,åtföljt av ett intensivt skjutande av luftvärnets grova pjäser blandat med det visslande ljudet av fallande sprängbomber, och det våldsamma braket när de nådde sina mål. Ombord på Svea föll 3 brandbomber .En slog genom järndäcket på backen.En slog igenom BB livbåt och hann bränna ett hål i båtdäcket innan den släcktes. Den tredje brandbomben slog igenom en proviantlår midskepps STB och slog en stor buckla i järndäcket under låren. Den tjocka korkblandade isoleringsfärgen i gången inunder järndäcket antändes och branden skadade dessutom en el. kabel. Två stora magsinsbyggnader i Frihamnen övertändes och brunno ner med inneliggande gods. I det magasin vid vilket Svea låg brann en del av vår last inne.Vi hunno i sista stund förhala från det brinnande magasinet,då fartyget i annat fall helt säkert fattat eld. Anfallet pågick till kl 04.30. På morgonen fingo vi från Metzlers kontor besked att det vore bäst att utklarera under dagens lopp och avgå med den last vi hade fått ombord,eftersom de voro beredda på nytt bombanfall nästa natt, vilket kunde utsätta fartyg och last för förödelse. Papper på lasten fingo vi ej med oss då mäklaren sade sig ej kunna göra dessa färdiga förrän det undersökts hur mycket som brunnit upp. Kl 15.35 avgick Svea med c:a 480 ton last från Stettin.
Lör 8.1 kl 23.10 anlänt till Stockholms frihamn och förtöjt på anvisad plats

Stockholm 9.1.44

C.Gustafsson, 1e styrman — A.E.Larsson, 2e styrman — Gunnar O.Norlander, Befh

---

Besättning (Enligt hyreslista)

Befh GunnarOlof Norlander,Stockholm
1e styrman G.J.Gustafson
2e styrman A.E.Larsson
Chief E.M.Johansson
Maskinist J.O.Nilsson
Föreståndarska F.M.Lundin
Kokerska O.M.Olsson
Städerska T.A.Wennerberg
Matros S.R.Nordling
Lättmatros C.Westerblom
Eldare G.Gustafsson
Eldare O.E.Nyberg
Eldare A.E.Johansson
Smörjare A.Sundström

SVEA 6.1.44

Besiktningsrapport

Ing. Victor Schreil på anmodan av SKN isnpekterat Svea under lossning i Stockholms frihamn 11.1.44 i sällskap med kapten Norlander och Sveabolagets inspektör O.Kinley.

Backdäcket av stål istyckas c:a 300x300 medelst svetsning.

BB livbåt repareras med ny köl,nya sambordsplankor och delvis nya spant samt drives som erforderligt. Kostnad 650:-

Däckshuset: 2 däcksplankor färnyas 5000x 5 x 2,5" ,skarndäcksplankan förnyas av ek motsvarande längd,takpanel i 2 hytter loss och fast med åtföljande målning.

Bryggdäck om STB: Proviantlår med isolering repareras iland

Jämndäcket och en däcksbalk uppriktas och omnitas.

Träskott i underliggande hytter losstages, gastsättas & kompletteras som erfordeligt. Ledningar repareras. Målning.

Reparerat vid Hammarbyverken i Sthlm för 1640:- kr. Den 27.1 förhalat till Hammarbyhamnen för lastning.

Inga som helst papper vid ankomsten..

Nordström & Thulin,speditör,Stockholmi räkning till Sveabolaget 13.4.44 begärt 300:- för "vårt extra besvär med ss Svea med anledning av haveriet i Stettin 6.1 och fartygets ankomst till Stockholm utan några som helst skeppshandlingar.Kontroll och utfärdande av listor vid lossningen i Frihamnen,utfärdande av provisoriska märkrullor och manifest etc jämte en omfångsrik korrespondens med Stettin och herrar emottagre.

Assurans

SKN 18.1.44 90:- till Victor Schreil för besiktningen

SKN 6.9.45 Till Sveabolaget 2695:11 för skada & kostnader.

LASTPARTIER SKNEVII vol 388

Haveri 197/1943 Järnväg-Ångare.

6 lådor häftklämmor (Drahtheftklammer),vikt 844 kg, till Emil Sandberg AB i Stockholm från ECO-Metallwaren-erzeugung i Wien . RM 1344:50

Doflein till SKN 12.4.44

De 6 lådorna urlastats från en järnvägsvagn den 28.12.43 vid norra änden av kajmagasin 11 i Stettiner Freihafen där Svea skulle laste efter nyår. Norra änden av "Schuppen 11" förintades vid raiden 6.1 och i hettan vid branden smälte lådornas innehåll så att inga spår påträffats efter dem. Eco krediteras Sandbergs konto med RM 1344:50

SKN ersatt Ocean med 271:26 för 10% förlorad handelvinst den 23.4.44.

LASTPARTIER SKNEVII vol 403

"Fartyget och ännu icke ombordtagen last brandbombade i Stettin 6.1.44. Ombordtagen last är oberörd."

SVEA 6.1.44

Haveriexperten & magistratsbesiktningsmannen Ivar Roksberg,Stockholm,för SKN:s räkning den 10 & 11.1.44 övervakat Sveas lossning i Frihamnen av styckegodslasten,omfattande bl.a 246 tenntackor, 24 rullar zink, 64 ton zinkvitt i träfat för Kungl. Krigsmaterielverket, 1209 klovar plåt, kabelrullar, vaselin ,maskingods mm.
"Vid samtal med befh harjag erfarit att endast brandbomber träffat fartyget vilka dock ej gått igenom däcket utan enbart förorsakat mindre skador på överbyggnaden, en livbåt,däcksinventarier etc. Den uppkomna branden hade ganska snart släckts och inget vatten därvid kommit ner i rummen,varför ingen last ombord skadats av varken splitter,brand eller avtten.Däremot hade ännu icke ombordtagen last i ett magasin på kajen helt förstörts av eld. Någon märkrulla eller annan specifikation på lasten hade man ej fått med sig vid avgången varför befh inte kunde lämna några uppgifter över huvud taget."
8 lådor lammskinn (1498 st) från Bratislava till Skandinaviska Pälsvarufabriken i Stockholm ,försäkrade för 60.000:- kr ,förstörts.
1 st "Dickstoffpumpe,System Nebel" från Ernst Brünner Maschinen A/G i Brünn, vikt 290 kg, assurerad för 6000:- kr, "durch feindeinwirkung in Totalverlust geraten."
27 fat gasolja för firma Labor i Stockholm. 13 fat på 1881 kg hade inte hunnit inlastas och blevtotalförstörda.
Ett parti glödlampor, 511 kartonger , till Osram Elektraverken,Sthlm.
Av detta parti hade 241 kartonger ej hunnit lastas utan förstördes på kajer
3 lådor reffelvalsar ,vikt 1453 kg, försäkrade för 10.500:- kr, för Ernst Hardig, Sthlm, kvar på kajen. Valsarna påträffats vid uppröjningen på brandplatsen, återsänts till Maschinenfabrik Friedrich Müller:~~Kxxxxx~~ i Freital för reparation och i april 44 sänts till Sverige. SKN betalat 4036:31 kr
En låda bakelitplattor, 173 kg, till AB Öfvergård & Co, Sthlm, skadats av vatten så att bakeliten missfärgats.

Assurans

SKN utbetalat sammanlagt 106.290:96 fram till 13.9.44.
De största posterna var för Osrams glödlampor = 36.114:29 och för lammskinnen 60.000:- kr

---

Egna noteringar

Raiden 6.1.44

358 brittiska bombplan fällde 1118 ton spräng-och brandbomber över Stettin natten till den 6.1.44. OKW meddelade 6.1:" In den vergamgenen Nacht verlor die Britische Luftwaffe bei einem Terrorangriff auf Stettin nach unvollständigen Meldungen 16 viermotorige Bomber."

SVEA 6.1.44

Historik

Laståmgare på 745 brton byggd 1900 vid Howladtswerke i Kiel av stål. L 53,5 B. 9,2 Tillhörig Stockholms Red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm. Back,brygga och poop. Förlucka och akterlcuka i brunnar.Mast på back resp. poop med 2 bommar. 355 ihkr ångmaskin. 978 ton dw. Beställd våren 1899. Insattes april 1900 på linjen Stockholm-Lübeck och i fraktfart på Östersjön Vid sekelskiftet hade Sveabolagetbara 4 ångare,nämligen Gauthiod,Svithiod, Freja och Bore. En tidiage ss Svea,byggd 1883 i Norrköping,hade sålts 1899. - Den 10.10.39 på resa Oscarshamn-Västervik med 628 ton styckegods måste Svea efter grundkänning sättas på grund vid Ekholmen på Luzerna-fjärden utanför Västervik.Efter läktring av last och med en motorpump på däck kunde Svea för egen maskin gå in till Västervik där all last lossades varpå hon gick till Finnboda varv för dockning. - Den 24.11.40 på resa Stodkholm -Helsingfors fick Svea 10° BB slagsida sedan ett parti plåt i underrummet förskjutit och krossat en massa lådor på BB-sidan av rummet. Hon fick sjön tvärs vid Bogskären kl 13.35 och började slingra 30-25° vilket utlöste lastförskjutningen.Fortsatte resan till Helsingfors. - Efter bombningen i Stettin 6.1.44 blev Svea åter bombskadad i Stettin den 11.4.44.- Den7712.45 grundstötte Svea på resa Kalmar-Köpenhamn med massalast i Kalmarsunds djupränna men flottogs efter läktring av 15 ton massa av Neptun 8.12 och fortsatte resan efter dykarkontroll i Kalmar. -I dec 1949 såldes Svea för 122271 kr till Jivrajs Navigation CO Ltd i Mombasa i Sydafrika (Kassam Jivraj) ,klassades vid Finnboda varv med bl.a installation av oljeeldning och gick våren 1950 med ett J i skorstensmärket under engelsk fkagg och med namnet "El Karim"av Mombasa till Limhamn. Där lastades 550 ton cement och hon avgick med 14 mans tysk besättning i mars 1950 till Djibouti i Etiopien där hon insattes i trafik mellan Östafrikanska hamnar (Mombasa,Lourenco Marques,Durban) 1053 ändrades namnet till "Sher" och ännu 1960 gick Sher i trafik på samma hamnar som tidigare,

Se även 11.4.44 Bombskadad i Stettin

1) EVA 6.1.44

INGET FLYGLARM HÖRTS - ALLA OMBORD DÅ EVA SPLITTERSKADADES I STETTIN.

Rapport

Tors 6.1.44 kl 03.45 ,förtöjt i barlast i bojar vid Stinnes anläggningar i Stettin splitterskadats vid en bombraid.Ingen av de 26 ombv skadats.

Journal

Ons 5.1 kl 09.45 erhölls lots å Swinemünde redd,vareter resab fortsattes till Stettin.Kl 13.30 bordade hamnlots vid Frauendorf.Ankommit till Stettin 14.15 och förtöjt vid duc d'alber på anvisad plats på Pametz Wiesenseite. Klargjort för lastning. Jungmännen Eriksson och Gustafsson skiftesvis vaktmän för natten från kl 17.

Tors 6.1 kl 03.30-04.45 utsattes fartygets förtöjningsplats och närliggande område för våldsamt bombanfall varvid fartyget erhöll svåra splitterskador däribland två större hål i bordläggningen c:a 1-3′över vattenlinjen. Fartyget skakade mycket kraftigt vid bombnedslagen,ventilglas spräcktes, dörrar trycktes in och stora skador uppstod på inredningen.Jungmännen satts som vaktmän för natten från kl 18.

Fre 7.1 med fartygets eget folk påbörjat provisoriska reparationer av bombskadorna.Verkstadshjälp från land har inte kunnat erhållas.

Lör 8.1 Fortsatt och avslutat reparation av bordläggningsskadorna. Läckorna har tätats med järnplåtar med gummiduk,fastbultade från utsidan över hålen och med cementkistor innanför. Erhållit order från rederiet att i barlast avgå till Danzig/Gotenhafen.

Sön 9.1 kl 08.30 avgått från Stettin under hamnlots ledning för lastning i Gotenhafen.

Norrköping 17.1.44
O.Björk
Befh

Specifikation av skadorna

Reservation göres för ännu oupptäckta skador.

Å Backen: Förliga och BB luftrör skadade av splitter.

Under backen: STB luftrör splitterskadat.Sanitetstankens värmeledningsrör skakat loss.

Förflotten: Kulhål i bärtunnorna,trävirket delvis söndertrasat.

Förmasten: Splitterskador å nedre delen om BB,gajvirket av manilla genomskjutet.

BB brädgång förut: diverse mindre bucklor.

Styrhyttstaket: Nakterhuset och morselampans stativ skadade.

Bryggan: BB skärm genomslagen av splitter,maskintelegrafen ramponerad, alla ventilglas spräckta i styr-& navigationshytterna,barometern förstörd.

Båtdäcket: Skotten till provinat-och däcksförråds rum genomslagna av splitter,oljekläder i senare genomskjutna, dörr till lotshytten

<u>EVA</u> 6.1.44

sönderslagen, bucklor och hål i skorstenen, bucklor och hål i div. luftrör, BB livbåt skadad (Ett bord knäckt, ett stycke av aktre bordläggningen rivits ur.)

<u>Bryggdäck</u>: Ventilglas spräckta, dörren till BB gång till salongen genomslagen, skott ramponerade, målning och mattor förstörda, skador i salongen, eldsläckningsapparat förstörd, däckshusen genomskjutna och tillbucklade, dörren till 1e maskinistens hytt genomskjuten och div skador i hytten, 2e maskinistens hyttdörr genomskjuten och skador i hytten, övermaskinistens hytt skadad, befälsmässens dörrar och inredning skadade, befäls wc:ts inredning ramponerad, dörren till 1e styrmans hytt skadad.

<u>Akterdäck</u>: Luftrören skadade av ~~splitter och kulor~~ kulor av splitter.

<u>Akterrummet</u>: 2 hål, stora som en mans knutna hand, uppslagna i BB bordläggning.

<u>Poopen</u>: Ventilglas spräckta i förråden ,genomslag i plåt under häcken om BB Järnfat på däck genomskjutet varvid c:a 120 liter däckssmörja,Asterpiol, gick till spillo.

Norrköping 17.1.44
Befh

(Ytterligare skador se SKNEIII 228 journalutdrag 19-26.1.44)

<u>Crew List</u>

Befh ~~Kax~~ Olof Bernhard Björk, O.D.Krooksgatan 63,Hälsingborg, 6.12 85
1e styrman Gustaf Adolf Olsson, Karlshamn, 12.10.93
2e styrman Harald Johan Ahrbjörn, Stockholm, 9.1.93 (1.1.44)
3e styrman Karl Robert Filip Thorén, Hälsingborg, 13.9.15
Chief Erik Mandus Johansson, Göteborg, 13.5.90 (Sept 43)
1e maskinist Gustav Valdemar Holmstedt, Stockholm, 29.4.88
2e maskinist Per Gunnar Svensson, Malmö, 24.11.01
Stuert Arvid Ljungberg, Horsaryd, 24.2.99
Kock Knut Folke Ingemansson, Limhamn, 4.3.07
Mässuppassare Karl Ivar Niemi, Pajala, 1.2.23
Matros Bror Einar Hansson, Hörby, 17.4.11
Matros Karl Krister Lindblom, Vaxholm, 23.5.08
Matros Gösta Gunnar Stenfelt, Stockholm, 2.5.12
Lättmatros Axel Petterson, Kalmar, 8.3.24
Lättmatros Karl Åke Sjöblom, Göteborg, 22.9.20
Jungman Erling Manfred Jacobsson, Nederkalix, 27.2.25
Jungman Arne Herry V.Gustavsson, Grötlingbo, 26.8.21
Jungman Axel Rudolf Karlsson, Steneby, 4.9.26
Jungman Erik Valter Eriksson,Hökhuvud, 1.3.24
Smörjare Karl Paul Ekblom, Stockholm, 10.11.98 (Fisnk)
Smörjare Karl Gunnar Johansson, Sollentuna, 21.11.98
Eldare Alfred Johan Karlsson, Väddö, 3.1.12
Eldare Sven Erik Svensson, Hova, 22.7.22

forts

EVA 6.1.44

ut genom dörren och genom bentilen.Bombanfallen hade kommit i vågor och pågått i drygt en timme. Under hela tiden hade fartyget ideligen skakats hårt,särskilt vid ett tillfälle,och föremål hörts slå ner på däck. Vid ett tillfälle kom 3e styrman Thorénin till Ahrbjörn,ochjust som Thorén stått i dörröppningen hade tryckvågen vid en krevad slängtiigen dörren och Thorén kastats 2-3 meter och hamnat i kojen. Senare hittades plåtschok från en sprängd pråm ombord. Pråmen, som legat ett kort stycke från Eva, hade kluvits av en fullträff.

Chiefen Johansson: Inte hört något flyglarm. Vaknat i sin hytt om BB av att luftvärnet trätt i aktion. Kl var då omkring 03.30. Stannat kvar i hytten tills vid en oerhörd smäll ventilkransen splittrats, splitter slagit in i hytten och en bokhylla,fastsatt med 6 skruvar i skottet, slitits loss av skakningarna. Då begett sig över till STB-sidan där det varit lugnare. Anfallet pågått till strax före kl 05. Efteråt besiktigat maskinrummet utan att finna några skador,men dolda fel kan komma att visa sig,såsom förskjutningar i rörledningar o.dyl.

Matros Bror Hansson: Väckts av bombkrevaderna i förskansen där han sovit i en 2-manshytt. Stannat kvar i hytten tills anfallet varit över vid 05-tiden. En järnpråm som legat c:a 20 meter från Evas BB-sida hade sprängts av en bomb.Tittat ut genom hyttventilen då och då men inte kunnat iakttaga på vilket avstånd från Eva som bomberna exploderat.

Smörjare Johansson: Vaknat av luftvärnselden i sin hytt akterut. Omedelbart klätt på sig och stannat i hytten under hela anfallet. Efteråt sett att lotshyttens dörr tryckts in och utrunnen olja ur ett järnfat på akterdäck.

KK memorial 15.2.44: Bombanfall av främmande flygmaskiner
Ex officio Bo Bergström

SKNEIII 288

Ingen verkstadshjälp att få.

Red AB Suecia,Sthlm 13.3.44 i brev till SKN förklarat att ingen verkstadshjälp stod att erhålla i Stettin och då plåtskadorna måste repareras före avgången från Stettin fick befh låna en borrmaskin med chuck från ss Vindö som sedan avgick innan reparatioenrna av Evas plåtskador avslutats.Vindös befh hade fått köpa en ny Feins el. handborrmaskin för 433:62 som red AB Suecia fått betala.

Ytterligare skador upptäckta

Ons 19.1.44 i Norrköping lossat kl 06.30-12 då hela lasten var utlossad. Kl 13.15 förhalat till Norrköpings varv vid Karlsro och förtöjt där kl 15 efter en timmes isbrytning. Reparationer båbörjats av bombskadorna från Stettin 6.1.

Fre 21.1 Vid grundligare besiktning har följande skador upptäckts som

EVA 6.1.44

orsakats av splitter och det enorma lufttrycket från bombnedslag i fartygets omedelbara närhet:
5 glas spräckta i maskinskylightet.
Ventilglas krossat i förskansen samt dörr och gångjärn knäckta.
I färgförrådet akter ventilram tryckts ur sitt läge.
Pooviantförrådets ventilglas krossat.
Spolledningen till däck midskepps splitterskadad på flera ställen.
Ons 26.1 Reparationerna avslutats kl 12. Avgått 12.30 från Karlsro.

O.Björk
1e styrman

Oxelösund 26.1.44
O.Wingårdh
Befh

Besiktningsrapport

Civilingeniör Victor Schreil,Skeppsbron 44.Sthlm, besiktigat Eva i Norrköping 17 och 20.1.44

"Fartyget träffats av splitter från en bomb som kreverat c:a 15 meter från BB-sidan och därvid sänkt en lastpråm. Fartyget slagit med STB-sidan motducd'alben och skakat våldsamt av bombnedslag på båda sidor."

Backen: Nu luftrörshuv vid skansnedgången,håli skottet svetsas. Nytt ventilglas i en hytt, nya packningar till 6 andra hyttventiler.

Fördäck: Ny huv på STB luftrör till rum I, hål i BB luftrör pålappas.
Sanitetstankens värmeledningsrör på backen repareras.
Ett nytt fat till fördäcksflotten
Bucklor i förmasten svetsas. Mastlejdaren riktas & istyckas.
Ett 10-tal bucklor i BB brädgång riktas
Nya Manillalöpare till 3 bomgajars taljor.

Styrhuset: Nytt nakterhus för standardkompassen. Morselampans stativ fastsättes.Trätrumman till telegrafledningen putsas.

Kommandobryggan: Ny bryggskärm av furu BB,ett glas i STB dödd förnyas.
BB fönster i karthytten förnyas. Maskintelegarfen fastsättes med ny texttavla och nytt glas. Ny barometer. Ny spegel i passagerarhytten.

Båtdäck: Yttre & inre skotten till förrådshuset (byggt 1943) förnyas,liksom 2 stjärnventiler och glasventilen i matförrådet.
Skylightets glasramar losstagas, 5 nya glas insätts och inpackas.
STB eldrumsluftrör lappas och svetsas.
BB -"- förnyas
BB livbåt: 2 bord förnyas liksom masten med fall.Sargen lagas.
3 oljerockar förnyas.

Skorstenen: 2 hål svetsas

Lotshytten: Innerdörren repareras.

Salongshusets BB-sida: Skottet repareras mellan salongen och hyttgången.
Teakdörr repareras med nytt lås. Ett ventilglas 10"

EVA 6.1.44

förnyas. 2 hål i ytterskottet vid pentryt ilappas och svetsas.
2 nya el.armaturer, ny gångmatta 3 x 0.75 meter, ny Kustosspruta.
Aktre däckshuset,BB sida: Ytterskottet istyckas me svetsade lappar.
Ie maskinistens lås och dörr repareras, hyttmasoniten förnyas 2 kvms.
Buckla i ytterskottet vid 2e maskinistens hytt riktas.
Teakdörr repareras, ett nytt ventilglas 10".
Akterskottet vid befälets wc istyckas och svetsas.
Ny klosettskål,nytt ventilglas 8".
Nytt ventilglas i Chiefens hytt. Chiefens hyttdörr i teak förnyas.
Ny dörr till befälsmässen,karmen repareras.
Ny dörr till 1e styrmans hytt, ny taburettstol.
Fästet till skylightets fönsterlyftare förnyas.
Poopen: Ett fat med Asterpiol genomskjutet,120 liter Asterpiol runnit ut
Nytt fat,däcket rengöres, STB luftrör till akterrummet repareras.
Bordläggningen: 2 hål i bordläggningen BB i akterrummet påsvetsas lappar med förstärkningsplåtar på insidan.Djupa bucklor riktas. Ett hål i häcken repareras.
Generellt: 6 nya ventilpackningar i skansen, 25 nya glödlampor.

Reparationkostnad 8685:- kr

Eva reparerat vid Norrköpings varv 19-26.1.44. Avgick 27.1 till Oxelösund för malmlastning. Befh var då Otto Wingårdh, f9.5.88 och 1e styrman Olof Bernhard Björk, f.6.12.85.

Ytterligare skador reparerats vid finnboda

Vid Finnboda varv,Sthlm 2.5.44 ff upptäcktes och åtgärdades följande bottenskador från flyganfallet 6.1.44.
9 plåtar förnyas om BB, 6 riktats liksom 40 spant.
2 plåtar förnyas om STB,6 riktats på plats liksom 30 spant.
10 skräckta naglar förnyas i BB pannbädd.
Ompackning och provning av kondensorn,spricka i yttre packningsringen svetsas,fastpackning av 30 nya Stosbultar. 6 pinnbultar förnyas.
Kostnad 35110:- inkl 7 dygn i docka.
Eva låg vid Finnboda varv 29.4- 22.8.44 för klassning.

Assurans

SKN 14.4.44 till rederiet 13136:67 för skada & kostnader
SKN 17.5.44 besiktningsarvoden 665:-
SKN 20.10 44 Till rederiet 250000
SKN 30.11.44 till rederiet 10116:-
SKN 20.12 44 till rederiet 947:71

Historik Eget

Se Eva 30.9.42
Bombad i Bremen 13.6.43

3) VINDÖ 6.1.44

BOMBAD I STETTIN UTAN SKADOR. - FRANSK KRIGSFÅNGE I KOLBOXEN UTLÄMNATS.

Journal

Tis 28.12.43 Lossning av malmlasten i Stettin pågått hela dygnet i Stetti Utlossat c:a 200 ton. Påträffat en förrymd fransk krigsfånge i kolboxen vilken överlämnats till Myndigheterna. Kl 11 inlämnat förhands notis på lastningen.

Ons 29.12 Lossat med en kran från midnatt till kl 17 då fartyget var utlossat. Kl 17 förhalat till ducd'alber assisterad av båtsmän och förtöjt.Lastningsnotis inlämnad kl 16.Mäklaren har emddelat att på grund av nyårshelgen kan lasten ej beräknas komma ner till kajen förrän omkring den3.1.

Tors 30.12- mån 3.1.44 Förtöjda i ducd"alber i väntan på lastning.

Tis 4.1.44 kl 10 förhalat assisterad av 2 bogserbåtar,lots och båtmän. Kl 11 förtöjt å anvisad plats med STB sida till kajen, Kl 12 börjat lasta kol med tippkran.Kl 22 avslutat lastningen för dagen.Intag c:a 1300 ton.

Ons 5.1 lastat 06-21 med tippkran, intag c:a 1770 ton,vaerfetr förhalats bort från tippkranen.

Fre 6.1 Bombanfall mot Stettin kl 03.15-08.05 .Fartyget hela tiden skakat våldsamt av bombexplosioner i fartygets närhet.Ingenlastnign på grund av strömavbrott.

Fre 7.1 Fortsatt lasta med kran kl 10. Kl 22 erhållit ytterligare en kran Lastningen pågått till midnatt. Intag c:a 170 ton.

Lör 8.1 Lastning midnatt till 04.30 då fartyget var färdiglastat. Intag 3379 ton kol. Djupg F 18'11''- A 18'11" Avgått från Stettin kl 08.1 5 ((Lånat ut borrmaskin till ss Eva. Se Eva 6.1.44 sid 4))

E.Ljungström 1e styrman

Lars G.Lindström 2e styrman

Ombord 11.1.44
Edwin Lindell
Befh

(Inga skador vid torrsättning nov 1944)
Avfört 30.11.45

Egna noteringar

Historik

Se Vindö 26.10.43 kollision med Älvsnabben

8.12.43 i konvoj mellan Cuxhaven och Borkum kl 11.15 inträffade en magnetmineexplosion c:a 200 meter för om Vindö som skakat lätt. Kl 13.15 fått lots vid Weser Ems. Försenad av tjocka anlänt till Bremen kl 13 den 11.12.

TOM 13.1.44 90% krig.

GRUNDSTÖTT VID ARKÖ OCH BRUTITS ITU VID BRYGGAN. AKTERSKEPPET BÄRGATS.
INDRAGNA PRICKAR NÄRA ORSAKA TOTALFÖRLISNING

Rapport.

Avgick Hamburg mån 10.1.44 destinerad till Norrköping. Rumslast 2278,4 ton koks.Däckslast 531,9 ton koks till 2 meters höjd på fördäck, 3 ms höjd på akterdäck,stöttade med koksstöttor och nät med surrningar mellan stöttorna Djupg F 16′11″- A 17′5″. 25 crew, en manlig passagerare.

Tors 13.1 kl 15.28 grundstött med c:a ½ knop på Galtbrottet i Arkö Skärgård i sjörök. Lots och befh på bryggan. Vakthavande 2e styrman var på backen för ankring. Utkik på backen lättmatros Nilsson. Sista ortsbestämning före grundstötningen: Kl 14.53 Treknölspricken ½′ om STB. Kl 15.05 under ankarliggande ~~[illegible]~~ lodat 19½ meters vatten. -Fartyget efter 8 dagar på grundet kapats på akterkant av lucka 2 och akterskeppet av 2 bärgningsfartyg bogserats till Norrköping. - Sjökort: KSV nr 252,rättat till 1.7.43. Kompassjustering i Holtenau 11.1.44,dev. 0° västlig/ostlig.

Journal

Sön 9.1.44 lasten inne kl 15.30. 2ans ballasttank fylld, 178 ton.

Mån 10.1 kl 08 avgått från Hamburg destinerad till Norrköping.

Tors 13.1 kl 00.10 haft kontroll vid Grimskär.01.25 fått lots ombord. Befh satt sig i förbindelse med Arkölotsarna vilka meddelat att de skulle möta vid Fällbådan. Kl 02.45 lämnat lotsen vid Skäggebäs. Vind NW 2 Beaufort, klar luft. Styrt varierande kurser inom svensk territorialvatten. - Kl 08-12 middag disig luft,vind SW 1. Kl 13.56 stoppat maskin för maskinhaveri.Fortsatt kl 14.14. Till 14.30 varierande kurser till ballongpricken utanför Fällbådan där lots bordat 14.30.Någon sjörök över land. Styrt under lotsens ledning till 14.53.Treknölsprickan N.Fällbådan i magn 26° distans ½′,logg = 0. Därefter magn kurs 279° till 15.05 ,ankrat på grund av försämrad sikt,logg = 1,3′. Kl 15.10 lodat 19½ meter,stenbotten. Efter överenskommelse mellan befh i lotsbåten och lotsen ombord sändes lotsbåten iväg för att orientera Galtbrottets position.Lotsbåten återkommit och lämnat meddelande till lotsen ombord. Då diset lättat betydligt började ankaret lättas.Då 6 famnar återstod på kättingen försämrades åter sikten,men på lotsens inrådan fortsattes kl 15.20 eftersom lotsbåten skulle markera Galtbrottet.Fortsatt med halv maskin u. lotsens ledning till 15.26 då lotsbåten girade och Tom följde efter. Kort därefter varskodde 2e styrman från backen att ankaret tog botten varför full back slogs 15.27.Kl 15.28 fick fartyget grundkänning under Ians tank och maskin stoppades.Vindstilla med sjörök. Kl 15.40 klarnat igen vatvid konstaterades att Tom gått på en uppgrundning av Galtbrottet. Fartygets kompassruktning på grundet S 22° W. Pejling visade att förpiken och tank 1 vattenfyllts och vattnet började stiga i förskeppets rännstenar,varför

TOM 13.1.44

länsning därifrån igångsattes. Lodat runt fartyget. Vid STB bog 7 meter, vid BB bog 6½ meter,Midskepps på båda sidor 13 meter,akterut 7 meter. Akterskeppet sjunkit något den närmaste halvtimmen och vatten trängde från förrummet in i eldrummet. Börjat länsa därifrån. Lotsbåten sänts iland för att varsko rederi och assurans. Under e.m ock kvällen klar luft, vind StW 2 Beaufort,ingen sjöhävning.

Fre 14.1 01.55 Herakles ankrat för om Tom. Kl 02.30 Skrevs bärgningskontrakt med kapten Hedberg från Herakles och det belsutades att börja kasta däckslast. I slutet av 00-04-vakten snötjocka och tilltagande sjö och vind,Syd 4 Beaufort. Kl 04-08 kraftig överbrytande sjö och snöbyar. Fartyget hugger hårt på grundet. Kl 04 börjat kasta last från fördäck med 19 man från Tomoch 5 man från Herakles. Redskap ombordtagits från Herakles. Kl 07.30 avbröts kastningen av däckslast eftersom Tom i den häftiga sjöhävningen brutits på akterkant av lucka 2 .Omkring 15 ton hade då kastats överbord. Vind StO 6-7 Beaufort. Kl 08-12 kraftig överbrytande sjö som spolat all däckslast överbord så när som på ca 40 ton. Kl 10 vinden börjat mojna. 19 man av besättningen av lotsbåten överförts till Herakles som kl 11.30 gick in till Arkö. Herakles återkommit 15.30 och ankrat ettpar båtlängder från TOm. Klar luft med dyning,vind W 5 Beaufort. Fartyget hugger svårt och har vridit sig till kompassriktning syd.

Lör 15.1 kl 00-12 Disig luft ,dyning. Dykare gåttner kl 08 och konstaterat att berget trängt upp c:a 3'i fartyget som vikt sig i båda sidor i höjd med lucka I akterkant.Plåten öppnat sig på båda sidor i höjd med tanktaket. Bärgningsmanskapet under f.m klargjort för att skära av skrovet för om midskepps. Bunkerluckan STB skurits av ocn eh pump placerats i överboxen som reserv. Kl 12-24 Vind W 2,klar luft. Befh, 2e styrman, tre maskinister och stuert kvar av besättningen. Övriga 19 avmönstrat på eftermiddagen.

Sön 16.1 kl 00-12 Vind W1, klar luft. Kl 07 Herakles förtöjt vid STB-sidan. 08.35 Poseidon ankrat och förtöjt utsidan Herakles. Bärgningsmanskapet börjat skära av sidorna. Atbetet fortgått i vackert väder.

Mån 17.1 kl 11.45 Herakles och Poseidon gått ut och ankrat ett par båtlängder från haveristen. Förskeppet förtöjt i akterskeppet ifall det skulle lossna från förskeppet.

Tis 18.1 Bärgningsmanskapet börjat spränga loss förskeppet.

Ons 19.1 Herakles kl 07 förtöjt vid Toms utsida.

Tors 20.1 På morgonan ansågs att sprängningarna fotrgått så att försök kunde göras att dra akterskeppet flott.Poseidon fastsatt en wire på poopen och börjat dra. Härvid sprängdes halkiparna på bägga sidor varvid bogserwiren drog nerräckverket på akterkant samt 3 luftrör, en

TOM 13.1.44

dävert, en svanhals och BB pooplucka. Akterlanternan och 2 livbojar krossades. Försöket avbrutits och sprängningarna fortsatts.

Fre 21.1 kl 08 nytt flottagningsförsök. Akterskeppet dragits loss 09.35 och ut på fritt vatten. Det bogserades vidare till Arkösund Och ankrades där kl 11.35.Toms maskin gått sakta back under hela bogseringen. Dykare på e.m funnit att botten är oskadad från förkant av midskepps och akter över.

Lör 22.1 06.45 Herakles & Poseidon fortsatt bogsera Toms akterskepp med aktern före och under sakta back i maskin. 15.30 förtöjt vid kaj i Norrköping för lossning. Norrköping 24.1.44

Erik Browaldh

Befh

Maskindagboken

Tors 13.1 kl 13.55 stopp. Dragit fast M.T pistonstång som lossnat i tvärstycket. Slagit full fart 14.09. SF 14.25. FF 14.30 SF,St 15.00 FB 15.03 SB 15.04 Stopp 15.05 HF 15.18 FB 15.27 stopp 15.28 Grundkänning.Börjat länsa från förrummet. (FF vid tillfället motsvarat omkring 7 knop) Norrköping 24.1.44

Befh

Crew List (Kompl SKN)

Befh Kurt Erik Browaldh, Hantverkargatan 77, Norrköping,15,12.07
1e styrman Jakob Benjamin Grundtsam, 19.12.05
2e styrman Hjalmar Tycko Lantz, Malmö, 1.12.10 (10 mån. ombord)
3e styrman Björn Gustav Johnsson, 18.6.16
Chief Albert Emil Persson, Härnösand, 6.3.97 (2 mån ombord)
1e maskinist Rickard Arvidsson, 6.2.89
2e maskinist Carl Hilmer de Bourg, Sthlm, 4.7.88 (7 mån ombord)
Stuert Birger Leonard Andersson, 11.10.94
Kock Gunnar Erik Arthur Johansson, 10.11.99
Mässuppassare Per Lennart Danielsson, 15.10.19
Matros Arvid Gerhard Reinhold Karlsson, 24.1.04
Matros John Erik Möllerström, 3.12 07
Matros IvanWalter Nilsson, Malmö, 7.8.11
Lättmatros Victor Kaiu, Stockholm, 16.7.15
Lättmatros Josef Lennart Åhström, 24.4.17
Lättmatros Stig Johan Edlund, 28.3.22
Jungman Bo Åke Axel Johnsson, 23.5.19
Jungman Sven Victor Olsson, 13.11.21
Jungman Sven Åke Andersson, 24.3.26
Donkeyman Karl Arvid Adolfsson, 2.5.03
Smörjare Karl Helge Andersson, 2.7.15

forts

TOM 13.1.44

Forts crew list

Eldare Gunnar Erik Schöldström, 22.2.12
Eldare Emil Victor Holén, 6.1.94
Eldare Torsten Ludvig Lindholm, 24.9.01
Lämapre Nils Enok Olsson, 26.9.90

Lots: Hugo Segersjö, Arkösund.

Sjöförklaring i Norrköping den 17.1.44 kl 10-17.

Bisittare: Sjökapten Henry Lind & hamnkapten B.J.Andersson:Inga frågpr.
Jur.kand C.A.Montan för SÅAF.
Direktör Bertil Svalander från red AB Arafart.
Direktörsassistent Hans Wilton för lastemottagaren:AB P.Jansson &Co,Norrköpin
Kontorschef Karl Ragnmar Andersson ,Norrköping, för SKN.(Firma H.Unér)

Befh Browaldh: Med sjörök åsyftat drivande tjocka som omväxlade med klar luft. Ingen deviation funnits på W kurser. Treknölspricken står på en 5,7 meters grundklack och är en icke indragen ballongkvastprick. På grund av kriget var däremot prickarna på Norra Fällbådan och på Galtbrottet indragna. Sedan befh kommit upp på bryggan hade han övertagit befälet med 2e styrman stannat kvar på bryggan tills han beordrats till backen för ankring. Lotsen givit alla anvisningar rörande styrning ochhastighet. Befh själv stått posterad vid maskintelegrafen.Lotsen givit rorsman order vilka rorsman repererat,och befh kontrollerat att orderna repeterats riktigt och efterkommits. Kl 14.53 hade fartyget befunnit sig på den plats som i sjökortet med blyerts utmärkts "$2\frac{53}{00}$".Man hade inte följt den vanliga leden till Arkö,enär pricken på Norra Fällbådan varit indragen, utan istället fortsatt till nyss angivna punkt Norr om Norra Fällbådan. Kursen därifrån in i farleden hade diskuterats mellan befh och lotsen, coh det hade överenskommits att styra W 3/4 N,vilken kurs befh inritat i kortet. (Motsvarande magn 279°) Kl 14.53 var sikten klar där fartyget då befunnit sig men sjörök hade synts in emot land. Då fartyget ankrat hade man kommit in i sjöröken.Den punkt där man trott sig ha ankrat hade i sjökortet utmärkts med ett kryss mellan siffrorna 14 och 44.Befh förmodade emellertid att den verkliga ankarplatsen varit belägen betydligt längre norrutlsannolikt norr om Nygrundet. Med lotsbåten hade anlänt,förutom lotsen Segersjö, endast en extralost vilken kvarstannat i lotsbåten som bogserades i en tross längs fartygssidan. Befh inte hört vad extralotsen rapporterat till Segersjö då lotsbåten återkommit efter rekognoseringsturen. Då ankaret lättats 15.20 följde Tom efter lotsbåten under oavbruten BB-gir och då lotsbåten till en början gått ganska fort hade halv fart slagits i maskin. Ensfyrarna i den sydostliga infarten till Arkö (som på grund av kriget inte tändas) hade inte varit synliga i den

TOM 13.1.44

drivande tjockan. Tom grundstötte på den plats på Galtbrottet där djupsiffran 4,2 står i sjökortet.

Befh ingivit följande promemoria till rätten:

P.M.

På grund av krigsförhållandena äro möjligheterna att anlöpa Norrköping ej desamma sim under fredstid. Pricken & bojen Norra Fällbådan samt övriga prickar västvart i riktning Arkö äro numera indragna p.g av kriget. Detta försvårar i väsentlig grad navigeringen in till Norrköping. Dessutom måste ss Tom under dager p.g av kriget framföras inom 3-milsgränsen i neutralitetsleden.Under fredstid hade fartyget hållit längre ut till sjöss och styrt på den ,som förut påpekats,indrgana bojen & pricken Norra Fällbådan och därefter rätt på Arkö ensfyrar. Eftersom Norra Fällbådans prick var indragen kunde vi ej gå så nära det grund för vilket denna prick stod,utan måste vi iställethålla åtskilligt nord- och ostvart om detta grund. Sålunda måste vi från en nordligare position söka oss in på Arkö Övre och Nedre fyrars enslinje. Från Neutralitetspricken utanför Norra Fällbådan gingo vi för at t klara Fällbådans grund, i en NW båge till dess vi fingo Treknölspricken norr om Fällbådan i magn 260,distans½', logg = 00. Loggen hade intagits när lotsen kom ombord men utsattes åter vid Treknölspricken såsom en säkerhetsåtgärd.Sedan tillryggalde vi enligt loggen 1,3' innan fartyget uppankrades. Genom loggen och därigenom att vi litade på vår kompasskurs ansågo vi oss kunna bestämma vår position.då vi ankrade 15.05, till en viss punkt intill enslinjen,ungefär 150 meter NNO siffran 44 i enslinjen Arkö Övre och Nedre fyrar,vilken punkt å vidfogat klipp av sjökortet,utmärktsmed ett blyerstkryss. Emellertid lodade vi vid ankringstillfället och fick djupet 19½ meter.Då djupsiffran 14 inte står så långt ifrån 44 ansågo vi icke något otroligt i att vi hade ankrat just på ett djup av 19½ meter. När vi ankrade trodde jag att vi voro på angiven ankarposition vilket även var lotsens åsikt. När dimman lättade konstaterade lotsen att vi voro nordligare än beräknat,enligt för honom kända märken. Med hänsyn till att diset lättade och lotsen ansåg sig säker på positionen hivades ankaret. Vid detta tillfälla sade jag till lotsen:"Vi skall väl gå kursen in?" på vilket lotsen svarade:" Vi är mera nordvart så vi måste BB och vi måste följa lotsbåten." Det var nämligen överenskommet att vi skulle följa lotsbåten.Med hänsyn till att fartyget sedan ankaret lättats hela tiden legat under BB-sgir ,måste konstateras att den antagna ankarpositionen var felaktig och att fartyget redan vid ankringen genom ett kompassfel kommit avsevärt ur sin kurs,i detta fall nordligare än beräknat. Orsaken till olyckan måste alltså vara ett kompassfel. ss Tom hade avmagnetiserats 10.1.44 vid avgången från Hamburg och kompassen justerades i Holtenau den 11.1. Under resan styrde Tom ostliga och nordliga kurser hela vägen till

TOM 13.1.44

dess fartyget skulle angöra Arkö då det måste farmföras på västlig kurs. Eftersom kompasserna kompenserats 24 timmar efter avmagnetiseringen och 2 dagar före olyckan,hade jag icke någon tanke på att dessa skulle vara felaktiga.Emellertid måste utan tvivel olyckans orsak tillskrivas just kompassernas felaktighet,enär strömsättning ej kunnat konstateras på prickarna. Av ovan åberopade skäl måste jag antaga att sjöolyckans orsaker helt, eller åtminstone till den övervägande delen, äro att hänföra till krigsförhållandena. Sålunda fritager jag mig, min besättning och mitt rederi från allt ansvar för det inträffade.

Norrköping 26.1.44
Erik Browaldh
Befh ss Tom.

====================================

Befh Browaldh: Det kunde varit tänkbart att strömförhållandena vållat avdrift frmn kompasskursen. Under hela färden genom neutralitetsleden hade dock ett stort antal prickar passerats ochinte vid någon av dem hade ström varit märkbar. Den sista pricken som passerats vore den neutralitetsprick som ligger NO Norra Fällbådan. Därför måste grundstötningen helt ha orsakats av att avmagnetiseringen skadat kompasserna. Befh erinrat sig att efter en avmagnetisering i Holtenau sommaren 1943 kompassen hastigt förändrats i västkvadranten. Den tyska avmagnetiseringen , enligt befh åsikt, på grund av stor anhopning av fartyg, inte lika tillförlitlig som avmagnetisering i Stockholm. Befh ingivit intyg från sjökapten Hjalmar Bergman i Norrköping att såväl styr-som standardkompasserna fallit ner i nakterhuset vid de häftiga skakningarna då Toms förskepp sprängdes loss från akterskeppet, att det varit omöjligt att fastställa huruvida kompasserna haft någon extra deviation på resan Hamburg-Arkö.

2e styrman Lantz: Vakt på bryggan från kl 12. Tjocka legat in emot land, sikten varit god till sjöss. Vid ankringen vid 15-tiden hade dock Tom kommit in i tjockan. Lodningarna verkställts av Lantz efter det han varit framme på backen och ombesörjt ankringen.Efter att ha gått upp på bryggan återvände han till backen för att hiva upp ankaret och var sedan kvar på backen till grundstötningen inträffat.Efter ankarlättningen hade Tom följt efter lotsbåten på c:a 100 meters avstånd under en BB-gir som fortsatt ända till grundstötningen. Lantz lodat efter grundstötningen. Under en resa sommaren 43 från tysk hamn till Luleå hade kompasserna efter tysk avmagnetisering visat ostlig deviation.Avmagnetiseringen i Hamburg varit mycket grundlig, i varje fall tagit längre tid än i Sverige. Före grundstötningen hade ingen tänkt på att det kunde vara fel på kompasserna. Endast kompassfel kan ha orsakat grundstötningen.

SKN:s representant Andersson: Han kunde inte vitsorda att grundstötningen

TOM 13.1.44

hade något samband med krigsförhållandena. Andersson aldrig hört talas om att kompassernas deviation påverkats av avmagnetisering.Kompasserna bleve ju även efter avmagnetiseringen föremål för justering.

Jut.Kand Montan, SÅAF: Sade sig biträda den av befh uttalade uppfattningen angående orsakerna till grundstötningen.

Matros Ivan Nilsson: Utkik på backen från kl 15. Inget nytt att tillägga.

Lättmatros Kaiu: Till rors från kl 15. Fått order direkt av lotsen. Inte hört något samtal mellan lotsen och befh. Inget nytt att tillägga

Chiefen Persson: Varit i sin hytt vid 15-tiden den 13.1.2e maskinisten haft vakten plus en eldare. Då chiefen sett att sikten varit dålig gick han ner i maskin för att biträda 2e maskinisten och märkte en kort stund efter det han kommit ner ett par stötar . Ångtrycket varit lågt varför hastigheten vid halv fart inte varit mycket högre än vad som normalt brukade vara fallet vid sakta fart, -Maskinhaveriet kl 13.56 bestått i att en mutter lossnat på axeltryckaren.

2e maskinist de Bourg: Vakt i maskin 12.30-16. Fartyget ankrat kl 15 och strax därefter kom chiefen ner i maskin.Vid ankringen hade Bourg tagit in vatten i pannan för att få ner ångtrycket så att inte säkerhetsventilerna skulle rusa. Ångtrycket därför varit lågt. Vid grundstötningen känt 2-3 stötar, inte särskilt hårda.

Sjökapten Hj.Bergman,Norrköping, f-91: (Kompassjusterare i Norrköping). Kände till att avmagnetisering vållat kompasstörningar. Höll för troligt att på Tom stor deviation förekommit i NW-kvadranten efter avmagnetiserin Sådana störningar kaninträda något dygn efter kompassjusteringen. Eftersom Toms kompasser skadats vid bärgningsarbetet och dessutom förskeppet skilts från akterskeppet var det nu omöjligt att bedöma kompassernas tillstånd omedelbart före grundstötningen.

Lotsen Segersjö,Arkösund: Gått ut med extralotsen Isberg i lotsbåten för att möta Tom och gått ombord på Tom i närheten av neutralitetspricken .Segersjö kommit överens med Isberg att denne med båten skulle gå och orientera sig om Toms läge. Då Isberg återvänt hade Isberg,såvitt Segersjö uppfattat det, sett Galtbrottets grund där pricken är indragen. Den högsta punkten på grundet ligger ½ meter under ytan och kunde ses från en liten båt vid färd över grundet eller vid sjöhävning. Vid tillfället låg havet lugnt. Isbergs skulle sedan gå före och leda Tom klar från Galtbrottet. Segersjö höll för säkerhets skull hela tiden lotsbåten pm STB. Lotsbåten gått 200-300 meter framför Tom eller möjligen på något kortare avstånd. Då Isberg fått syn på grundet hade han från lotsbåten gett tecken åt Segersjö att komma mera BB. Segersjö omedelbart beordrat "Mera BB" men fartyget hann inte gira tillräckligt före grundstötningen.

TOM 13.1.44

Tidigare BB-kommando hade varit "Kom BB så vackert". Fartyget hade girat så mycket BB att det vid grundstötningen stävat SWtS. Olyckan måste ha orsakats av kompassfel. Segersjö hade gått denna led sedan 1921.Den vanliga kursen från N.Fällbådan in till Arkö vore NWtW 3/4 W,men med hänsyn till att pricken på N.Fällbådan vore indragen,brukade man gå längre ostvart och längre norrut innan man sökte sig ner mot fyrleden. På grund härav måste kursen läggas västligare vid infarten. Tjockan gjort att Segersjö ej kunnat se sina vanliga landmärken men tjockanhade börjat lätta så han ansåg att man bort kunna komma in före mörkrets inbrott. Lotsen och befh hade talat om att sikten sannolikt skulle förbättras längre in så att det inte skulle vara någon risk att fortsätta. Tjockan skulle inte haft någon inverkan därest icke kompassfel förelegat.

Andersson, SKN förmenat att tjockan med ganska stor sannolikhet orsakat grundstötningen.

Montan,SÅAF, bestridit riktigheten av Anderssons åsikt.

KK memorial 22.2.44

Orsak: Av någon ännu outredd anledning kom såväl Tom som lotskuttern att vid ingåendet och skärnadet av enslinjen Arkö övre & nedre fyrar stäva ett par kabellängder för långt norröver,trots det att vissa försiktighetsåtgärder ur navigeringssynpunkt blivit vidtagna. Det oaktat frågar man sig dock om icke befh bort ligga kvar till ankars till dess att något känt sjömärke eller skär lokaliserats mellan de drivande dimbankarna.Detta så mycket mera som både befh och lotsen voro medvetna om attpricken på sydsidan av Saltbrottet sedan länge varit indragen till följd av kriget. Då dessutom ingen nordgående ström kunde iakttagas vid neutralitetspricken måste antingen avståndsbedömningen till Treknölspricken ha varit något felaktig eller också har okänd ostlig deviation förekommit på kompasserna.

Ex officio
Bo Bergström

(Kopia av memorialet sänts till befh Browaldh för kännedom 20.3.44)

(I KK mapp på SB vol 235 ingår samma papper som på SKN 289,samt ett sjökort över området)

LASTEN SKNEVII 411

2810,3 ton Brechkoks från Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat AG i Essen för AB P.Jansson i Norrköping genom R.J.Appelqvists Kolimport i Stockholm. Lasten försäkrad i Atlantica för 112200:- kr vartill frakten assurerats för 55000:-

1201,4 ton koks i akterskeppet inkommit till Norrköping och lossats där. 88 ton bärgats på plats. forts

TOM 13.1.44

I förskeppet fanns i lucka 1 & 2 1362,9 ton koks. "Härav beräknas kvarligga i vraket c:a 400 ton ."

SKN 19.7.44 till Appelqvist betalat 58.982:94

SKN 19.7.44 till rederiet betalat 20.342:04

SKN 3.1.45 i bidrag till gemensamt haveri betalat 32.618:53

Totalt 111.943:51.

Brev från Rederiet till Atlanticas haveriavd,Gtbg

Daterat Norrköping 7.10.44:

Med anledning av att 2 brev ha anlänt från Eder och vår direktör Ekfeldt på grund av militärtjänstgöring ej varit anträffbar ,ha vi tagit oss friheten att idag bryta de till honom adresserade breven och få med anledning av innehållet meddela, att vi nu haft dykare ute vid vraket för undersökningar. Härvid har framkommit att förskeppet ligger med STB-sidan dikt mot bottnen.Förskeppets akteränd ligger med närmast synliga delar c:a 2 meter under vattenytan,medan stäven med närmast synliga delar ligger 7 till 8 meter under ytan. Vraket sluttar i c:a 45° uppsakttningsvis. Koksen har till största delen spolats ut ur förskeppet och en del ligger på havsbotten i lä av vraket i ett 30-40 cm tjockt lager med c:a 5 meters sträckning ut från vraket.Härav kan man således sluta att kokslagret ligger väl skyddat, men på grund av lagrets ringa tjocklek finnes endast ett tillvägagångssätt vid ev bärgning, nämligenatt medelst luft suga upp koksen. Vi ha varit i förbimdelse med en firma som äger dylik apparatur,men denna firma har ännu ej gjort något ställningstagande i saken,varför vi ännu ej kunna uttala oss om bärgningsmöjligheterna. Direktör Ekfeldt kommer att hempermitteras omkring den 20 ds och skola vi meddela honom att då omgående sättta sig i förbindelse med Eder.

Högaktningsfullt

Red AB Norden i Norrköping.

(Se även sid 16-17 om lasten)

SKNEII Disp.

Bärgnings ss Herakles skeppsdagbok

Tors 13.1.44 i Nynäshamn erhölls 18.30 order att avgå till Arkö där ss Tom strandat på Galtbrottet. Avgått 19.15. Lots vid Landsort kl 21,fortsatt mot Hävringe. Då inseglingsfyrarna vid Arkö voro släckta begärdes per radio deras tändning. Lotsbyte 22.45 vid Hävringe. Kl 23.30 stoppat vid Femörehuvud för ombordtagning av förut beställd lossningsmateriel. Fortsatt resan. Halvklart, frisk SW vind.

Fre 14.1 kl 05 mött fast is ovanför Gränsö.Forcerat packisbältet. Kl 01.20 skiftat lots vid Arkö. 01.55 ankrat i farleden syd Tom. Sjösatt arbetsbåten och rott över till Tom som stävade S 20W på egen kompass och hade obetydlig BB slagsida. Förrummet trots pumpning vattenfyllts några timmar efter grundstötningen kl 15.30 föregående dag. Förpik & tank 1 vatten-

TOM 13.1.44

fyllts vid grundstötningen. Last av 2800 ton koks Hamburg-Norrköping. Djupg före grundstötningen var F 17′A 17′8″. På grundet drog haveristen F 15′7″ - A 18′. Lastfördelning: 1363 ton i rörrummen, 915 ton i akterrummet,på fördäck 246 ton, på akterdäck 286 ton. Skottet något läck mellan rum 2 och eldrummet vilket senare hölls läns med egen pump. Tom grundstött på 4,2-metersgrundet SO Galtbrottet i läge fullkomligt oskyddat för vind och sjö från NW över N och Ost till syd. Fartyget på alla sidor förut omgivet av grundklackar,de närmaste 100 meter från fartyget.Tecknat brägningskontrakt. Efter lodningar återvände båten till Herakles. Arbetsbåten återvänt till Tom kl 03.30 medförande lossningsmateriel och hälften av Heraklse däcksbesättning.Börjat lossa fördäckslasten med hjälp av Toms besättning, i första hand för att bereda plats för en av Herakles pumpar akter om backen. Avsikten var att efter tätning av förpiken skrota skottet till rum I för att länsa förskeppet den vägen. En kolvpump klargjorts på Herakles,slangar hivats upp och stuvats på däck klara för transport till haveristen. Vinden som varit hård sydlig ökade till halv storm och drog på SO med snötjocka,och grov sjö satte nu in från SO. Kl 07.30 avbröts lossningen enär Tom arbetade på grundet och börjat hugga våldsamt. Efter dagningen ökade sjön ytterligare. Kl 09.30 observeraxdes att Tom brutits vid akterkant av lucka I.På begäran från haveriste hade Arkö lotsbåt rekvirerats för den händelsen fartyget skulle behöva överges. Herakles motorbåt ansågs för riskabel om den med sitt surrogatbränsle till motorn skulle få motorstopp blandde brott som nu omgav Tom. Kl 10 f.m ombordtogs största felen av Toms besättning på Herakles som kl 11.30 kom in till Arkösund och 12.20 förtöjde vid kaj. Besättningen förts till hotellet i Arkösund för logi och kost. Kl 15 återgick Herakles till Tom och ankrade 15.30 i närheten. Vinden mojnat och dragit sig på SW. Inspektion ombord på Tom visat att däcket på akterkant av lucka I var uppkört c:a 1′och på verdera sidan syntes ett veck i bordläggningen från däckslinjen och nedåt. BB brädgång bräckts och däcket om BB var deformerat fram till backen. Större delen av fördäckslasten spolats överbord. I maskin kunde fartygets egen pump med ansträngning hålla läns. Största läckaget kom från 2 luckor i skottet vilka tätade dåligt. Haveristens stävriktning ändrats till S 10°O. På kvällen frisk W vind

Lör 15.1 Herakles till ankars syd Tom. Kl 07 sjösatt dykar-& motorbåtarna. Svag W vind med avtagande SO dyning. I dagningen börjat undersöka skadorna och läget på grundet. Dykaren rapporterat att Tom låg an mot berget från ankarspelet till förkant av lucka 2,därefter steg djupet hastigt till 30′. Om BB mitt för lucka I akterkant var bordläggningen veckad på 8′ längd och ett veck fortsatte till vattenlinjen. En långsgående och en tvärgående spricka fanns på samma ställe. Berget trängt upp

TOM 13.1.44

c:a 3′ i fartyget. På STB sida iakttogs samma veck som på BB sida, Booten var täckt av koks som spolats överbord, vilket omöjliggjorde närmare undersökning av denna sida. Djupgåendet förut avlästs till 26′, vid brytningsstället beräknas djupg vara 18′. Lodningar här visade lägst 16–18′ varföf synbarligen hela fartygsbooen tyckts upp. Akterut drog Tom vid detta tillfälle 17′ 6″. Efter konferens med bolaget beslöts skära av fartyget vid akterkant av lucka 2 för att rädda akterskeppet med maskineriet och därvarande last. Kl 13 anlände en av tjocka försenad bogserbåt från Oxelösund medförande gripskopor och lossningsmanskap. Den återsändes till Oxelösund enär lossning av akterskeppet ej bedömdes nödvändigt. Flänsat koks från fördäck för att göra däcket åtkomligt för avskärning. Vidtagit åtgärder för ombordsättning av en ångpump. Midskeppsdäcket skars upp vid STB lucka med gasbrännare för att kunna placera en pump i den tomma överboxen. Tätat och stämplat 2 luckor från överboxen till rum 2. Tätat de båda portarna i frontskottet till ovanboxen. Tätat öppna växlar i skottet mellan rum 2 och eldrummet med kilar. Kl 21 avlsutat erbetet för dagen. Avtagande SO dyning, svag W vind.

Sön 16.1 Herakles till ankars syd om Tom. WSW måttlig vind. Kl 07 lättat ankar och förtöjt vid Toms STB-sida. Ombordsatt en kolvpump på förut bestämd plats. Riggat den med 3 slanglängder till Maskinrummet. Riggat dykarställning att användas vid skräning och sprängning. Kl 08.35 anlände Poseidon från Stockholm med gasflaskor och undervattensskärbrännare. Riggat den sistnämnda i en båt. Under e.m börjat skära BB-sidan från VL. Apparaten fungerat mindre väl. En dykare ständigt i arbete. Eldare från bärgningsfartygen lämpat kol och hjälpt till med fyrningen på TOM där inga eldare är kvar.

Mån 17.1 Herkles & Poseidon förtöjda vid Tom. Frisk W vind. Dykarna i arbete med skärning av BB sida. Sedan 12′ skurits på sidan fungerade inte skärbrännarapparaten. Kl 06.45 måste Poseidon p.g av frisk W vind lämna Herakles sida och ankra i nräheten. Efter ankringen fortsattes dykeriarbetet på BB-sidan. Medan skärapparaten justerades påbörjat sprängning med dynamit i BB slag. Börjat skära av däcket med en vanlig skärapparat. Försäkrat akterskeppet till förskeppet medelst en 6″-wire fastgjord till mast nr 2 och efter rundtörn om Ians mast fastgjord till pollare på backen för firning i separationsögonblicket. Herakles 11.45 gått från sidan för att inte ta skada av dynamitskottet och förankrats, för om Tom med akterförtöjning till backen för att lämna ström till dykarlampa efter mörkrets inbrott. Stämplat förliga eldrumsskottet. Kl 24 avslutat dykeriarbetet enär Herakles på grund av risk för vindkantring måste söka säkrare ankarplats. Grunden W om Tom var så nära att Herakles inte svingade klar sedan förtöjningarna till Tom losskastats. Återtagit u-vattensskärapparaten. Då arbetet avbröts var bordläggningen och botten BB av-

TOM 13.1.44

skuren eller avsprängd med undantag av A-F-stråken. Eldare från Herakles och Poseidon lämpat kol och biträtt vid fyrningen av Toms pannor.

Tis 18.1 00.15 Herakles ankrat syd Tom. Hissat båtarna. I Dagningen fortsattes dykeriarbetet med sprängning av bottenplåtarna. Klargjort å Herakles för bogsering. Avskurit allt järn över VL. Kl 12,30 sjösatt dykarbåten.Dykarna avlöst av varandra i sprängningsarbetet.Under dygnet avsprängdes bottenplåtarna till B-stråket,resterande plåtar om BB och 2 intercostaler. Börjat spränga tanktaket från marginalplåten BB.Måttlig till frisk W vind.

Ons 19.1 Herakles och Poseidon till ankars syd haveristen. Dykare i arbete i skift. Sprängning av tanktaket pågår. Arbetet försvåras i hög grad av nerrinnande koks och dykarna har svårt att avgöra om laddningarna anbringas på rätt ställen. Överfört en 5"-bogsertross som tagits runt 2ans mast och fastgjorts runt BB bunkerlucka.Sedan tanktaket färdigsprängts kl 06 fortsattes med bottenplåtarna från B-stråket om STB. Herakles lättat kl 07 o ankrat för om Tom med akterförtöjning till backen. Överfört bogserwiren och fastgjort den till bogsertrossen. Kl 09 fortsatte Herakles dykare sprängningarna på STB sida. Tämligenfrisk W vind med sjö som satte rätt mot Toms STB-sida.Omöjligt att använda u-vattensskärapparaten. En 5" bogserwire fastgjorts till pollare akterut och manades på STB utsida föröver till Herakles bogserwire till vilken den shacklades.Avsikten var att Herakles skulle vara beredd för bogsering såväl för som akter. Tågvikre och andra inventarier skiftats från Toms kabelgatt till däcket midskepps.Tagit bort koksnätet till aktre däckslasten för att låta koksen själv rinna avifall akterskepet skulle få stark slagsida när det frigjordes. Poseidon överfört bogserkabel till Toms poop.Dragriktning SOtS Kl 14 fortsatte Poseidons dykare sprängningarna. Färdigsprängt STB sida och resterande förbindningar på däck. Sprängt större öppning i STB slag. Herakles dykare övertagit sprängningsarbetet kl 18.Avsprängt 2 vägare och kontrolerat att inga synliga förbindningar återstår.Sprängt en stötta vid akterkant av lucka 2 eftersom det var tvivelaktigt huruvida undre delen var fast för eller akter om avskräningslinjen.Fyllt tank 3 & 5. Avslutat dykeriarbetet kl 24 . Regn och måttlig W vind.

Tors 20.1 Herakles och Poseidon liggande med kabel på haveristen på resp STB och BB sidor. Kl 00.30 hissat samtliga båtar och avslutat erbetet. Kl 06.30 Poseidon börjat bogsera för att försöka avbryta akterskeppet från förskeppet. Inget resultat erhölls,varför kabeln inkortades såatt Poseidon gick klar mellan Tom och grundklackarna.Bogseringen pågick sedan i riktningarna tvärs BB -akter -tvärs STB.Vid ytterlägena gjordes knyckningar varvid haveristens båda halgatt akter sprängdes.Resultat erhölls ej varför bogseringen avbröts.Tanktaket höll tdyligen ännu på

TOM 13.1.44



TOM. 22.1.-44

några ställen, varför sprängningarna måste fortsättas. Båda bärgningsfartygen förhalat till lucka 2 varefter maskinerna sattes igång med full fart framåt för att strömmarna från propellerarna skulle spola bort koks som samlats vid avskärningen. Sänt ner dykare på båda sidorna för att med vattenspolning avlägsna koks under tanktaket. Laddningarna kunde nu införas under tanktaket till 12′ från fartygssidan om STB. Systematiskt sprängdes så dessa 12′ av tanktak och marginalplåt. Kl12 avbröt dykaren sprängningen

TOM 13.1.44

eftersom fartygets båda delar nu voro mycket rörliga i förhållande till varandra, och risk förelåg att laddningarna skulle bli klämda och explodera medan dykarna ännu var kvar i vattnet. Fyllt haveristens tank 6 för att genom akterskeppets nerlastning få brytning. Fastsatt en 6" wiretross akterut på haveristen för fastshckling av Herakles bogserwire i händelse Poseidon inte skullelyckas bryta isär delarna nästa morgon.Kl 22 hissat båtarna och avslutat däcksarbetet. Bärgningsåagarnas eldare eldar och lämpar kol på Tom som förut. Tidvis tjocka,måttlig W vind.

Fre 21.1 Herakles & Poseidon förtöjda vid Toms sida. Poseidons dykare sprängt tanktaket närmast fartygssidan BB på liknande sätt som dagen före på STB-sidan. I dagningen böjade Poseidon bogsera.Akterskeppet var nu rörligare i förhålaande till förskeppet men Poseidon förmådde inte vrida loss det. Herakles kl 08 kastat loss bogserkabeln och förtöjningarna och gått upp på Toms BB-sida,ankrat och efter att ha fört över en tross hivat upp akterskeppt mot Toms. Överfört bogserwiren och shacklat den till den förut iordninggjorda stroppen. Herakles kl 09 börjat bogsera i SO -S-riktning. Kl 09.35, efter ett antal knyckar,frigjordes akterskeppet. Herakles bogserwire losskastats och hemhyvats. Poseidon svängt akterskeppet sydvart,och sedan förtöjningen till förskeppet slackats, losskastats och hemhyvats började Poseidon bogsera Toms akterskepp mot Arkösund. Akterskeppet hade praktiskt taget samma trim som när det ännu var sammanbundet med förskeppet. F 21', A.19'. När lotsstationen passerats,sjösattes Herakles dykarbåt verefter Herakles förtöjde vid Tom.Kl 11.30 ankrat med Herakles ankare.Poseidon kastat loss bogserkabeln,hyvat hem den och sedan förtöjt vid Herakles. Kl 12.30 sänt ner dykare för att spränga bort lösa och nerhängande plåtar.Börjat länsa tank 3.Senare länsat tank 6 för att minska djupg Akter. Dykaren funnit Toms akterbotten oskadad akter om avskärningen. Kl 22.30 var avskärningslinjen rensprängd och största djupg midskepps 17'9". Förstärkt förtöjningarna för bogseringen till Norrköping, Eldare från Herakles & Poseidon skött lämpning & eldning ombord på Tom. Under f.m måttlig SW vind,mot kvällen tilltagande till frisk SSO.

Lör 22.1 06.30 lättat ankar o avgått till Norrköping med Herakles långsides Tom och Poseidon bogserat akter.När Gränsö Ström passerats sattes full fart framåtpå Herakles och sakta back på haveristen.Infarten tidvis hindrats av is. Under infarten tog Herakles ombord materiel som använts på Tom. Gjort vissa uppklaringsarbeten på Tom såsom båthissning, uppsättning av koksnär med stöttor osv. Anlänt till Norrköping 15.20 och förtöjt vid kaj. Förhalat Herakles och ombordtagit kolvpumpen från Toms övre kolbox. Kl 18 ilandtagit 18 syrgastuber.Avslutat dagens arbete. Regn och svag vind.

TOM 13.1.44

Sön 23.1 Liggande i Norrköping. Kuling till halv storm från SW.

Mån 24.1 Liggande i Norrköping. Kl 06 avgått till strandingsplatsen för att bärga ankare,kätting mm från Toms förskepp. Ankrat vid vrakdelen kl 10.20.Överfört gastuber och skäraggregat till vraket.Börjat losskrota ankarspelet, en ångwinsch, 2 kättingstoppare, ankare, en stållastbom med fäste,gajar,hissblock och hisslina, 2 st pollare,div ångledningar mm av koppar,div vantskruvar mm. Toms båda ankarkättingar utbogserats och hyvats ombord på Herakles, avbränt båda vid ankarspelet. 210 famnar kätting bärgats ävensom 3 bogankare och ett varpankare . Ankrat SW vraket,hyvat upp stäven mot backen och förtöjt Herakles akterskepp till vrakets BB-sida. Hela dagen hård W vind försvårat arbetet att ombordtaga bärgade inventarier o.a av värde. Vid midnatt frisk NW vind.

Tis 25.1 Liggande vid Toms förskepp fortsatt ombordtagningen av inventarier Kl 01.15 allt av värde ombordtaget utom masten vilken ej kunde tagas förrän omfattande delar av backen skurits bort. Dyning utifrån ökat. Lämnat mastenåt sitt öde. Inhivat ankaret och avgått till Norrköping. Anlänt dit kl 05.15. och förtöjt vid Tom. Kl 09 förhalat akter om Tom. Med kran lossat alla bärgade inventarier som upplades på kajen. Avgått kl 12 från Norrköping till Oxelösund. Anlänt dit kl 16 och förtöjt vid kaj. Snöglopp, frisk SO kuling.

Bärgnings ss Herakles
A.Hedberg
Befh

JOURNALUTDRAG FÖR SS TOM

Tors 20.1 P.G.av sprängningsarbeten ha svåra skakningar uppstått i skrove varför det kan befaras att fel uppstått å radiotelegrafen ombord. Under fartygets sättning har radiotelefonens antenn mellan masterna brustit.

Tis 29.2 I havererat tillstånd kl 13.05 avgått från Hallsro varv,Norrköping under bogsering av Herakles.Kl 22 lämnat lotsen vid Hävringe. Vind SW1,klar luft.

Ons 1.3 Klar luft, någon dyning,vind SW2 till mot kvällen S4. Vakten 04-08 genom fartygets sättning har långskeppsskottet i akterkant av 2ans rum brutits sönder och plankorna delvis flutit bort.Verkställt surrningar. Kl 16.45 passerat Blå Jungfrun. Kl 23.55 lots vid Skäggenäs.

Tors 2.3 01.30 ankrat på grund av dåliga väderutsikter i radio,vind SW2. Kl 07 lättat o fortsatt med bogserbåten Woima från Kalmar som hjälp genom rännan. Under vakten 12-16 häftiga snöbyar,sättning, vind SSW 3-4. Ett stort antal plankor från midskepps- och tvärskeppskotten i 2an sliti sig.Under spolning av båtdäck befunnit attdetta är mycket läck, vilket torde bero på sprängningarna under bärgningen. Vakten 16-20 häftiga

TOM 13.1.44

snöbyar,sättning. Kl 19 fått lots vid Långören och 20.10 ankart vid Utlängan. Mulen luft med snöbyar, vind SSW 4-5.

Fre 3.3 00-04 mulen luft, snöbyar,SWtS 4-5.
04-08 mulen luft, snöbyar, W3. Lättat 09.23 och fortsatt. 11.47 lämnat lotsen. Kl 08-12 uppklarnande luft,sättning. På morgonen har konstaterats att midskeppsskottet i 2ans rum samt delvis tvärskeppsskottet har spolats bort.

Lör 4.3 Rodertaljan har sprungit på flera ställen liksom 2 block till densamma. Ny talja ditsatts. Radiopejlapparaten fungerar inte. Påfrestningarna har under resan varit mycket stora å roder,hjärtstock och roderledning.

Mån 6.3 kl 09 förtöjt i Eriksbergs flytdocka i Göteborg.

Göteborg 6.3.44
Erik Browaldh
Befh

Inför bogseringen till Göteborg

Innan Toms akterskepp bogserades från Norrköping till Göteborg måste förliga eldrumsskottet stagas med ett horisontalt bulbvinkeljärn på förkant från sida till sida. På skottets akterkant byggdes 2 större cementkistor över de vattentäta skjutluckorna med ställningar av plåt svetsade till skottet. Dessutom inlades 2 mindre cementkistor över ventilhus i skottet.Den vid bärgningen uppsatta provisoriska trästöttningen för skottet förbands med järn och säkrades mot förskjutning. I vardera kolboxen inlades en mindre cementkista. 2 nya halkipar uppsattes på poopen.För att möjliggöra ankring anordnades på däck akterut 2 järnplattformar,en på vardera sidan, på vilka upplades 2 stockankare ,vardera med 120 famnar 3½" wire för vilken uppsattes 2 st rullar på poopen. Sedan en länspump ombordtagits i reserv bogserades Toms akterskepp 29.2-6.3.44 av Herakles till Eriksberg i Göteborg. Tom indockades den 6.3 kl 09, utdockade 9.3 kl 05,låg sedan åter indockad 10.4- 7.5.44. Reparationen var klar den 26.5.44. Det 63 meter långa akterskeppet - avskuret från förskeppet 7 meter för om eldrumsskottet,på akterkant av lucka 2 - fick i docka ett nytt 26,75 meter långt förskepp med soft nosestäv och 1 luckor, ~~[illegible]~~. Ritningar var klara och materiel i stor utsträckning färdigställd då akterskeppet dockades varför arbetet gjordes på rekordtid. Den 26.5 gick Tom på provtur,7 dagar tidigare än kontrakterat . Ankarspelet och många detaljer kom från det gamla förskeppet. Men förskeppet var förnyat till spant 75. (Se även sid 17)

LASTEN

(Se även sid 8-9) Vid ankomst till Norrköping fanns enligt befh 915½ ton koks i akterrummet och på akterdäck 285,9 ton,vilken last lossades i Norr-

TOM 13.1.44

köping. Akterskeppets djupgående var vid ankomsten på akterkant av locka 2 c:a 5,15 meter och akterut 5,9 meter. En hydraulisk sandsugare sög senare från förskeppets lastrum upp 88,8 ton koks. Under lossningen i Norrköping inlades efter hand sandbarlast i akterrummet för att akterskeppet inte skulle trimmas för mycket på fören med påföljd att eldrumsskottet kunde sprängas. C:a 250 ton sandbarlast intagits. Akterskeppet stack efter lossningen och barlastningen F 3,67 meter, A 4,4 meter. (Se även assurans)

Reparationen

Se sid 16 för detaljer. Eriksbergs anbud hade varit en reparation på 90 löpande dagar för 493.750:- kr. Oscarshamns varav hade offererat tid 6 månader för 750.000:-, Lindholmen leverans i dec 44 för 625.000:- och Götaverken 120 löpande dagar för 630.000:- Totalkostnaden för det nya förskeppet vid Eriksberg blev dock 500.950:- beroende på att rederiet bekostat div ändringar å det nya förskeppet såsom ändring till 3 luckor med 2 st nya bompålar, nytt masthus,nytt trimningsskott mm som fördyrat arbetet med 57745:- Rederiet lät även ändra skansinredningen,inreda ett nytt provianrum,installerade magnetmineskyddsanläggning och nytt ekolod mm

---

Assurans

Inkl last uppgick totalkostnaden för haveriet till 732.610:22 men i dispachen,Stockholm 28.12 44, P.G.Hasselrot, fastställdes kaskoassuradörens ersättningsskyldighet till sammanlagt 769.982:90,varav 90% föll på SKN = 692.984:61 (med avdrag för vad som redan utbetalats) medan SÅAF fick stå för 10% = 76.998:29. Hela kokslasten var assurerad för 112.200:-. Den oskadade lasten i akterskeppet uppgick till 1.201.400 kg Omkring 15 ton kastats överbord från fördäck 14.1 verefter samma dag c:a 190 ton förlorades genom "spolning" . C:a 40 ton återstod sedan på däck föröver.

SKN 10.5.44 till SÅAF 242.680:50
SKN 14.7.44 till Rederiet 400.000:-
SKN 17.1.45 till SÅAF 17.355:63.

Egna noteringar

Historik

Lastångare på 2094 brton byggd 1919 vid Burgerhouts varv i Rotterdam av stål. L 89,1 B 13,2 (Ex Thermidor, Francillon, Zuiderdiep) Tillhörig red AB Arafart (A.R.Appelqvist) i Stockholm. Inköpt till Sverige från ett rederi i Bordeaux i dec 1927 som Thermidor av red AB Cecil (E.F.Persson) i Landskrona, och fick namnet Tom efter redarens son. Tom kom den 20.2.28 till Göteborg med kokslast och förhalades efter lossning till Lindholmens varv för ombyggnad av inredningenefter svens standard och s.k Lentzifiering av maskinen til 750 ihkr. Stegförvärmare och kaskadtank insatt redan vinter 1927-28. Nu utbyttes den slidreglerade HT.cylindern mot en ventilreglerad av Lentz system med över-

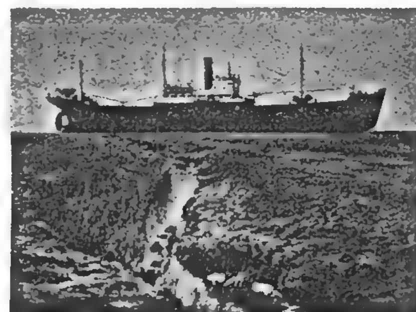
TOM 13.1.44

hettare till båda pannorna. Kolförbrukningen per dygn nedgick från 17 till 11 ton. Tom lämnade Lindholmen först den 9.12.28. - Tom såldes 1933 till nybildade red AB Arafart i Sthlm och blev dess första fartyg. 1942 klassad vid Lindholmen. - Fartyget byggdes 1919 som Zuiderdiep för Haas rederi i Rotterdam,såldes 1926 till Bordeaux och fick namnet Francillon. Under propslastning i Härnösand i nov 1926 var Francillon nära att kantra. I jan 1927 namnändring till Thermidor. I nov 27 kolliderade Thermidor på Schelde med 5-mastskonerten Forest Dream av Strömstad,som några år senare (19338 förstördes av brand i Strömstad. I dec 29 brännskadades en matros av en exploderande fotogenlampa och måste hämtas av en livräddningsbåt till havs utanför Jyllands västkust. Den 8.2.34 var Tom nära att driva på land på Jyllands västkust i WNW orkan då hon var på resa i barlast Oslo-Nordenhamn. Befh Ivar Larsson,Brantevik, lät ångaren ränna på grund stävrätt på en sandbank kl 14.30 och räddade på så vis fartyget från totalförlisning. Tom hade helt förlorat styrkraften och skulle brutits ner om hon strandat med sjön in på bredsidan. Nu gick hon över de första revlarna och blev stående 100 meter från Hanstholms hamnpir med aktern mot sjön. De 20 ombv togs iland med raketlina. Först efter 3 veckor kunde Switzers införa Tom till Fredrikshavn varifrån hon med ansenliga bottenskador bogserades till Öresundsvarvet i Landskrona för reparation som gick på 180 000:- -Den10.11.39 uppbringades Tom av tyskarna och infördes till Swinemünde där hon låg i 4 veckor med sin massalast innan hon frigavs. -29.10.42 kolliderade Tom på resa Hamburg-Stockholm med kol på Elbe nära Lyherort medss Harm Fritzen och fick stäven krökt och cementkista lagd i förpiken. - Den 14.4.43 mirakelräddades Tom i konvoj vid Holländska kusten då en flygtorped studsade mot sidan utan att explodera. (Se 14.4.43) - Även grundstötning 13.1.44 kunde ha slutat med totalförlisning. Att bärga endast akterskeppet var en för sin tid mycket ovanlig metod som bara lyckades tack vare lugnt väder i flera dygn på utsatt strandningsplats. Dagen efter bärgingen av akterskeppet blåste det upp. Under bogseringen av akterskeppet från Norrköping till Göteborg 29.2- 6.3.44 stod rorsman på bryggan med utsikt över det kölvatten som bildades där förskeppet suttit,medan fartyget bogserades med aktern före och maskin gående sakta back .Rorsman fick sina order muntligen av vakthavande styrman under hela resan. - Risk förelåg hela tiden att eldrumsskottet inte skulle klara påfrestningarna trots alla förstärkningar. -
- 1952 klassades Tom vid Öresundsvarvet och fick oljeledning installerad.
-På resa Rotterdam-Göteborg med kokslast,befh Rolf Torland,sedan nov 51, träffades Tom kl 12.30 tors 14.1.54 i 30 sek.meters orkan från SW utanför Jyllands västkust, ca 30′W Rindköbing, av ett brott som bröt alla däckslaststöttor längs STB-sidan och skadade 3 man svårt. 1e styrman

TOM 13.1.44

John Larsson, Stocka, och 2e styrman Alwin Gruhn,Cuxhaven överraskades av brottsjön på båtdäck.1e styrman spolades ner på huvuddäcket och skadade ryggen svårt och fick revben brutna, medan 2e styrman med ena benet med ena benet skadat kunde klamra sig fast vid en lejdarledstång. Kocken Karl Wilhelm Becker höll på att stänga kabysskylightet på båtdäck och spolades ner på akterdäck där han slog ryggen i luckkarmen och fick svåra huvud-& ryggskador. Befh fick ensam stå på bryggan ända till midnatt natten till den 16.1 då Tom kom in till Sannegårdshamnen i Göteborg med svår slagsida. Ie styrman höll på att kvävas sedan halsen svullnat igen och fördes liksom kocken i ambulans till Sahlgrenska. 1e styrman avled,kocken blev invalid för livet. → I nov 1959 såldes Tom till direktör Imnemar Matsgård i Stockholm partrederi och fick namnet Silona med Rolf Torlamb som befh. I februari 1962 blev Silona riksbekant efter att i Orkan ha hamnat högt uppe på land i Elbemynningen natten till den 17.2. -





Silona på land efter orkanen 16-17.2.1962
Vattnet drog sig senare tillbaka ytterligare 300 meter.

På resa Zaandam-Gdynia i barlast ,befh Sven Nilsson,Sthlm, 58 år, överraskades Silona fre kväll 16.2.62 i Elbemynningen av den hastigt uppblåsande NW stormen som snabbt ökade till orkanmed upp till 70 sekundmeter i byarna. STB kätting sprnag kl 22 och fartyget började dragga.Trots full kraft i maskin lydde inte fartyget roder.Det var omöjligt att förflytta sig pådäck ochsikten var obefintlig. 150 kvadratkilometer av Nordsjökusten sattes under 4 meter vatten,befolkningen varnades med flyglarmssirener och kanonskott för flodvågen som bröt in över alla fördämningar och bl.a mörklade och satte Hamburg under vatten. Enbart i Elbesänkan söder om Hamburg sattes 70 kvkm under vatten . Vid midnatt märkte Silonas befh att fartyget inte drev längre. SOS blåstes i ångvisslan och per radio begärdes assistans,men först i dagningen stod läget klart. Silona stod 400 meter uppe på land, på en åker några hundra meter från en bondgård och 3 kbl SW Balje fyr, c:a 2½ naut mil SW Brunsbüttelkoog. 2 dm vatten runt om.

TOM 13.1.44

Ombord fungerade allt som vanligt och fartyget var heltoskadat men dömt att aldrig segla mer. Helikoptrar hämtade 18 av de ombv till en väg längre in varifrån de i buss fördes till Hamburg. Befh och 2e styrman Sven Dahlman stannade ombord men fick lämna fartyget den 1.3 sedan Hansa-Mälaren beslutat utbetala ersättning för totalförlust och sälja fartyget för nedskrotning på platsen. Att gräva en kanal ut till Elbe skulle bli oroportionerligt dyrt, och ta minst 3 månader i anspråk. En tysk skrotfirma köpte fartyget och den 18.4 var hela förskeppet borta. I början av Ajuli fraktades de sista delarna av Silonas botten ivägoch åkern låg tom igen.

FALKVIK 16.1.44

INFÖR D-DAGEN 6.6.44: EN LÄTT KOLLISION MED LCT-963 (LANDING CRAFT TANK.)

Rapport

Lör 15.1.44 avgick Belfast destineradd till Grimsby med rumlslast av 1570 ton pottaska. Djüpg F 16′4″ - A 15′2″ 20 ombv

Sön 16.1 kl 02.28 på lat N 55 19′30″- Lomg W 5 57′00′′kolloderat med en landstigningspråm. 2e styrmans vakt, utkik på bryggan BB. Vind Syd 5 med sydlig dyning.Klart, god sikt. Förstäven böjd åt STB från i höjd med ankarna och uppåt .Falkvik gav STB-sigan och backsignal. Inga signaler från det andra fartyget.

Journal

Sön 16.1 strax efter ko 02 närmade sig ett stort atntal fartyg om BB unge-
fär tvärs,visande topp- och STB lanterna. Det första av dem gick för om oss och vi bibehöll kurs och fart.Det andra försökte även det gå för om oss,fastän hans position var sådan att gan omöjligt kunde hinna för om sss för att undvika kollision eller möjligen lindra den,gav hag order om Hårt STB roder och gav samtidigt STB-signal 2 gånger. När en kollision var ound viklig stoppades maskin 02.25,därefter full back 02.26 och gav backsignal men kollisionen inträffade 2 minuter senare. Det andra fartyget visade sig vara en invasionbarge och han tog på BB sida av Falkviks förstäv som böjdes åt STB.Reglementsenliga lanternor fördes och utkik var posterad på bryggan. Vid tillfället rådde god sikt. Position: Mull of Intyre i OSO, avstånd 5′. Inget läckage vid pejlingar.

Grimsby 21.1.44
T.K.Hansen
Befh

Maskindagboken

16.1 kl 02.25 stopp FB 02.26 FF 02.30 Collision med en anden baad.
2:den Mester L.Landströå paa vagt

Grimsby 27.1.44
E.Ankerstjerne
1ste mester

Crew List (Egna kompl)

Befh Torvald Kornelius Hansen, Biodden,Grimstad,Norge,24.9.9.2 i Hisöy
(Ej behörig enligt KK,norkst 1e styrmanscertifikat 1920, befh sedan 21.12.43, tidigare 1e styrman ombord sedan mars 1941)
1e styrman Nils Aune, 4.7.07 (Norrman)
2e styrman Axel Johannesson, Göteborg, 5.11.03 (19.12 40)
1e maskinist Erik Einar Ankarstjerne,25.9.89 i Falslev,Danmark.
2e maskinist Lennart Landström,Sölvesborg, 5.6.09 (20.3.40) Obehörig
Stuert Rudolf Kroon, 30.11.97
Kock Jose Felices, 19,3.81
Messboy Louis Felices, 6.9.26

Forts

FALKVIK 16.1.44

Fprts crew list

A.B. Gordon Christopher Browne,London, 29.12.05 (25.9.41)
A.B Johannes Kukk, Tallinn, 22.1.22 (15.9.42)
O.S. Ivor Browne,Kingston,London, 22.9.09
O.S. Oscar Paldmaa, 26.5.19
Deckboy Rudolf Varvas, 9.11.07
Deckboy Dennis Hackford, 18.3.25
Donkeyman Jakob Tors, 19.1.05
Fireman Arnold Reibus, 26.10.14
Fireman Francisco Hormacher, 9.3.03
Fireman Arthur Poor, 36.3.13
Engineboy Antonio Caravajal, 10.6.03
Engine boy Norbert Zeller, 19.7.24

Sjöförklaring vicekonsulatet Grimsby 25.1.44

Befh Hansen: Var i salongen då han hörde backsignalen.Skyndat uppp på bryggan där han kände kollisionsstöten.Gavorder om full fart och åter till ursprungliga kursen. Inget namn eller nummer synligt på invasionspråmen i mörkret. Falkviks fart vid kollisionen 2-3 knop. Lanternorna fördes avskärmade. Inga signaler hörts från det andra fartyget.

2e styrman Johannesson: Såg topp- & STBlanternan på det andra fartyget som orsakade kollisionen genom dåligt omdöme. Omedelbrat efter kollsionen kom befh upp på bryggan och övertog befälet.

2e maskinist Landström; Höll på att mäta temperaturen på vattnet på BB sida av maskin när telegrafen ringdesstoppkl 02.25. Strax efteråt slogs full back och 02.30 full fram som sedan fortsattes. Visste ingeb om kollisionen förrän 2e styrman berättat det.

Matros Browne: Utkik på bryggan BB. Rapporterat till 2e styrman att han såg ett antal gröna lanternor. Hört 2e stryman ge signal och order till rorsman om hårt STB roder sedan ett av fartygen passerat Falkviks stäv.Strax efter försökte ett annat fartyg sv samma tyd komma förom Falkvik och då inträffade kollisionen.

Rorsman Kukk: Stod i styrhytten. Hört Falkviks vissla blåsa 2 signaler. Lade på order av 2e styrman rodret hårt STB. Hört Falkviks vissla ge 3 korta signaler och strax efter känt en stöt, Fått order att lägga om rodret till den ursprungliga kursen o falkvik fortsatte resan.

KK memorial 19.2.44

Under förutsättning att Falkviks befh icke erhållit några isnruktioner från vederbörande myndighet rörande olämpligheten av att skära en under evolution varande grupp krigsfartygs styrda kurs,eller motsvarande samling fartyg gående i konvoj, bär Falkvik enligt Int.Sjövägsreglernas bestämmelse:

FALKVIK 16.1.44

ingen del till den inträffade sammanstötningen. Däremot borde vakthavande styrmannen,som ej var behörig att föra självständigt befäl å en ångares kommandobrygga, hava tillkållat befh ,då han (styrmannen) började förstå att fara för en kollision kundebliva överhängande. En bidragande orsak till ombordläggningen torde även hava varit den, att Fålkviks lanternor voro i viss mån avskärmade,vilket företafgits enligt Brittiska Amiralitetets anvisningar.

Ex officio

Bo Bersgtröm

Då behörigt befäl ej synes hava kunnat erhållas,har ärendet ej föranlett vidare åtgärd av sjöåklagaren. Stockholm 5.4.44

E.Berglund

SKNEIII 278 Survey Report

24.1.44 i Royal Dock, Grimsby, afloat.
Stem bent to STB 45° from the 23' draft mark upwards.To be renewed 4½ meters length. Stem plates STB & port side badly bocked, bent and tretched. Repair not necessary. Cement box built bythe crew in the fore peak until repair at a later date. .

Besiktningsrapport 1946

Victor Schreil 27.3.46 besiktigat krigsskador vid Sölvesborgs varv.
Befh var då H.Jönsson som enligt Schreil varit ombord hela kriget som 1e styrman och senare befh. Schreil konstaterat krigsskador för 45545:- varav reparationan av kollisionsskadorna från 16.1.44 kostade 9550:- kr.
Cementkista borthuggits och övre delen av stäven kapats och förnyats 4500 x 225 x 65 mm. 3 stävplåtar BB och en STB förnyas. 2 plåtar BB och 4 STB riktats efter losstagning. 4 spant riktats på plats.
Fqlkvik klassades 1946 vid Sölvesborgs varv.

Assurans

SKN 10.9.46 till Schreil 500:-
SKN 20.4.48 lösen av dispache 6850:-
SKN 20.5.48 betalat Heimdall 21.796:39 för div krigsskador.

RÄTTEGÅNG FÖLJT..Skulden 2/3-delar Admiraltys

Uppgörelse i godo 20.5.44

W.K.Webster & Co skrev den 10.6.47 till SKN omkollisionen:
Falkvik ,proceeding singly in a loaded condition,from Belfast to Grimsby collided off Mull of Kintyre on the NE-coast of Ireland 161.44.. About 02.25 a number on invasion craft were seen on the port bow,the first of which crossed the head of the Falkvik from port to STB.Another craft,which later proved to be L.C.T.963,was seen to be bearing one point forward of

FALKVIK 16.1.44

the port beam of the Falkvik,and distant about 3 miles. It was later on seen that this craft was heading dangerously for the Falkvik,and those onboard the Falkvik expected the LCT 963 to alter her course and pass under the stern of the Falkvik. This LCT 963 failed to do,and when she was about 3 ships lengths away,the 2d mate of the Falkvik,who was on the bridge at this time, ordered the wheel hard STB and gave one short blast on the whistle, which he hoped would have the result of bringing the vessels on to a paralell course. As no reply was received from the invasion craft,the engines of Falkvik were stopped and shortly afterwards full speed astern was given and 3 short blasts sounded. Shortly thereafter the collision ocurred.The LCT 963 was seen to have her landing bridge forward projecting at an angle of 45°,and the STB outer corner of the bridge collided with the stem of Falkvik about the level of the hawse pipe. The Admiralty were pressed for an admission of liability, but the Treasurer solicitor,acting on their behalf, stated that in his opinion the greater blame rested with the Falkvik on the grounds that she was cutting between the lines of invasion craft which were proceeding strictly in order in single line ahead ,and that it was the duty of the Falkvik to keep clear of the convoy of war ships. After some negotiations the Treasury solicitor offered to agree the liability question on the basis of both vessels being equally to blame, which neither we nor our solicitor could recommend to accept. Further negotiations took place with opponents,and eventually it was possible to dispose of the liability question on the basis of the LCT 963 being 2/3 and Falkvik 1/3 to blame, and it also being agreed that the costs should be dealt with in the same proportion. (Falkviks demand 712 pounds. LCT 963 demand 1714 pounds)

Brev Andrew M.Jackson,Hull till W.K.Webster & Co,EC 3,

(Dated 20.5.44) Dear sirs!

The Treasury Solicitor writes that the cost of repairs to LCT 963 will be approx. 270 pounds,and that the time required to effect repairs will be about 4 weeks. We have replied that this seems a very long time for such a small damage and we have asked if the repairs are proceeding,or what is the position in this connection. – The Treasury Solicitor's great point is that the Falkvik was cutting between the line of landing craft which were proceeding strictly in order in single line ahead. It is quite clear on our evidence this is exactly what the Falkvik was doing and the excuse of the 2d officer of that vessel was 1) thathe did not judge the vessels to be in line but first took them for a cluster of lights which might be on fishing vessels and 2) that he did not know of the Admiralty Regulations on this subject. (forts)

FALKVIK 16.1.44

There is one regulation that a single ship must keep clear of a convoy. The barges were not in the strict sense a convoy,but they were certainly proceeding in formation and for all the 2d officer of the Falkvik know, they were a convoy. He ceertainly made no attempt to keep clear of them and he maintained his course and speed for some time. There is a second order,which apears in the Notice to Mariners,which Notices are avåilable to the Falkvik, calling attention of Mariners to the danger of single ships approaching a squadron of war ships etc, and there is a particular reference to the danger of attempting to pass ahead of, or through,such a squadron - We submit it can be argued that these landing barges were not a squadron of war ships,but this argument mau be regarded by the Court as an evasion. On the whole,we fear there is a probability of the Falkvik being held at least partly to blame in this respect. We however further feel the lookout onboard the LCT 963 must have been axtremely bad and it is obvious that an efficient lookout would have conveyed the information that the Falkvik was keeping her course and her speed,was accepting that the barge was the give-way vessel, and in such circumstances we are of opinion the Court would hold the barge to blame for not taking steps to keep out of the way. Finally the Treasury Solicitor suggests that if we would make an offer to settle the case on the basis of equal to blame,he would try and persuade the Admiralty to agree to such a suggestion. We have replied that such a suggestion certainly does not meet the circumstances of the case so far as we personally view them and that we are taking your instructions. We feel that if a settlement could be arranged on the basis of 75% /25% in favour of the Falkvik,this would be a fair way of bringing the case to a conclusion. Plesase let us have your instructions.

SKNEII Disp 2e styrmans på Falkvik berättelse

Avgiven av Axel Johannesson vid förhör inför W.M.Jackson & Co ,Solicitors, Victoria Chambers, Bowlalley Lane,Hull,n.d

Jag har ingen sjömansexamen. Jag har 24 års praktik till sjöss. Jag är nu 2e styrman på ss Falkvik.Jag är av svensk antionalitet. Jag började vakten vid midnatt natten till 16.1.44.Jag hade yttreligare 3 man i min vakt. En man stod till rors. Vi har ett inbyggs styrhus med klar passage framför styrhuset på den öppna bryggan. Vi har ångstyrinrättning. Nakterhuset var upplyst. Styrhuset är delvis mröklagt men den som står till rors kan se föröver genom styrhusets fönster. Andre man på vakten var utkik på bryggan och tredje man låg i reserv. Vädret var mörkt.Månen hade inte gått upp men himlen var molnfri och sikten god.Vinden var Syd 5 och det gick svag sydlig dyning. Vi förde avskärmade sidolanterner, en

FALKVIK 16.1.44

topplanterna samt akterlanterna. Det var oljelanternor som brunno med full styrka. Avskärmingen bestod av blcikskivor,avpassade efter glaset och per forerade med ett stort antal hål enligt Amiralitetets förordningar. Vi sk styrde NWt½N rätt magnetisk kurs. Vi gick med full fart framåt,motsvarande 7½ knop. Vi gick ensamma. Omkring 02.05 - engelsk sommartid - hade jag ljuset från den höga uddens södra del tvärs STB på c:a 3 sjömils avstånd. Något senare siktade jag en grön sidolanterna och en vit topplanterna med det gröna ljuset synligt framför topplanternan.Detta är ouanligt varför jag iakttog läget noga. Ljuset visade sig tillhöra en invasionspråm som jag här kallar pråm nr I. Detta var inte den pråm med vilken vi kolliderade. Dessa ljus syntes c:a 1 streck för om tvärs å BB sida på c:a 3 sjömils avstånd. Jag kunde inte bedöma vilken kurs detta fartyg höll med någon säkerhet.Läget av hennes ljus kunde inte hjälpa mig. Nästan omedelbart efteråt siktade jag en grön sidolanterna och en vit topplanterna vilka tillhörde Pråm nr 2. Dessa ljus var placerad på ett liknande sätt som på pråm nr I, och eftersom pråm nr I hade dragit sig något för om tvärs synes lanternorna på pråm nr 2 c:a 7 streck på BB bog = 1 streck för om tvärs,på ca 3 sjömils avstånd. Senare såg jag motsvarande ljus från andra pråmar.Jag räknade dem inte. Det var säkerligen inte mindre än 6 pråmar. De tyckets inte gå i någon bestämd ordning.De bafnn sig omkring tvärs om BB sida och var inte i någon regelbunden formation. Jag trodde att det kanske var en hop fiskebåtar. Jag visste att det var min skyldighet att bibehålla min kurs och fart och jag gjorde det inttill vad nedan angives. Pråm nr I blev efterhand lättare att urskilja på BB bog jumer den närmade sig oss och det blev klart för mig att den skulle passera säkert förbi min stäv. Jag kontrollerade pråmens bäring på bryggkompasseb. Jag iakttog också pråm nr 2. Det tyckte mig tvivelaktigt om den skulle gå klar för oss. Den tyckets hålla en kurs mera i min riktning och hade inte "fined on the bow" som pråm nr I. Jag drog den slussatsen att pråm mr 2 höll en med vår sammanlöpande kurs vilket kunde bli farligt. Eftersom pråm nr 2 var det fartyg som skulle hålla undan,bibehöll jag kurs och fart. Jag väntade få se denna pråm lägga rodret åt STB och passera akter om mig. Pråm nr I passerade min bog säkert från STB till BB på c:a 2 fartygslängders avstånd och i det ögonblick den passerade oss iakttog jag pråm nr 2. Den höll en för mig farlig kurs.Jag började skönja dess konturer och kom till slutsatsen att det var tid för mig att handla. Pråm nr 2 var då på 3 fartygs längdess avstånd och var fortfarande på min BB bög på en bäring av 6 eller 7 streck och höll en sammanlöpande kurs. Jag beordrade genast rodret dikt STB och gav en kort signal i ångvisslan.Jag gav inte order om back samtidigt, eftersom jag ansåg att det skulle bli farligt för oss. Pråm nr2 kunde lätt ha lagt sitt roder åt STB i ett försök att gå akter om oss,och om jag

FALKVIK 16.1.44

slagit back skulle jag ha hindrat en sådan manöver. Sedan jag givit den korta signalen avvaktade jag svar. Jag fick inget omedelbart svar och gav därför ytterligare en kort signal. Jag väntade åter på svar men fick inget. Jag såg nu att det var omöjligt för pråm nr 2 att gå akter pm oss så jag ringde stopp i maksin och efter en kort paus,utan att flytta handen från telegrafen,ringde jag full back och gav 3 korta stötar i ångvisslan. Jag gav ordern för att om möjligt undvika kollisionen eller lindra sammanstötningen. När jag ringde full back närmade sig pråmen på ett farligt sätt min BB-sida för om midskepps, och den gav ingen signal. Maskinen arbetade full fart back under vad som föreföll mig en ganska god stund när kollisionen inträffade. Jag såg att pråmen hade en landstigningsbrygga som sköt fram i vinkel i fören.STB yttre hörn på denna brygga törnade mot vår stäv som trycktes över åt STB i jämnhöjd med klysen. Klockan var 02.27 eller 02.28. Invasionspråmen korsade min kurs i en vinkel av 5- 6 streck - ungefär NOtO eller ONO. Jag tror att den ändrat sin ursprungliga kurs något STB hän. Kollisionen inträffade omkring 5 sjömil WSE ljuset på den höga udden på c:a N 55 19′30″ - long W 5 57. Pråmen föll med sin STB-sida ner mot vår BB-sida.Befh.kom upp på bryggan och övertog befälet. Vi drog sedan från pråmen som försvann i mörkret akter om oss. Under tiden hade de andra pråmarna passerat akter om Falkvik. När jag gick från vakten kl 04 skrev jag upp min dagbokskladd. Jag noterade händelserna efter bästa förmåga och jag beräknade tidpunkterna. Vid närmare eftertanke är jag numera övertygad om det inte kan ha gått någon minut mellan min stopporder 02.25 och full back 02.26. Detta är en period av en minut. Jag förde in med angivande av nårmaste minut,men vid detta tillfälle är de angivna tiderna inte verkligen iakttagna tider.Men det var knappast en sammanhängande order eftersom jag vilade med handen på telegrafen vid stopp innan jag förde handtaget vidare mot full back. Jag noterade i kladden att kollisionen inträffade c:a 2 minuter efter ordern om full back.Även detta är från min sida endast en uppskattning av tiden.

And.W.M.Jackson & Co,Hull till W.K.Webster,EC 3 17.1.44

...Och vi frågade befh och styrmannen huruvida de kände till Amiralitetets instruktioner om att ett ensamf fartyg måste hålla undan för en konvoj, och de svarade att detta inte fått några isntruktioner i det avseendet. Ytterligare tillade de att invasionspråmarna uppenbarligen int gick i konvoj och ej heller farmfördes i någon formation.De gick inte i någon påtaglig ordning utan framfördes sunbarligen självständigt ehure tätt...

Dispache

Dispachör funnit att Heimdall får bära kostnaden för kollisionen som bedömts som civilhaveri. Se assurans.

FALKVIK 16.1.44

Krigshaverier: 9.6.40 i Rouen, 2.12 40 lätt skadad i Southampton och 17.5.41 bombad (Plus kollisionen 16.1.44)

Historik

Lastångare på 1204 brton byggd 1899 vid Howaldtswerke i Kiel av stål. (Ex Nordstjernan) L 72,1 B 10,7 Tillhörig red AB Falkvik(Konsul Thure Carlsson) i Sölvesborg. 1790 ton dw. 520 ihkr. Inköpt okt 1920 av red AB Falkvik (Konsul H.Fremberg) från det år 1890 grundade red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johnson) i Stockholm för vars räkning ss Nordstjernan byggts 1899. Nordstjernan var Johnsonlinjens 7:de fartyg.1903 kom Reserv. Båda dessa fartyg var främst avsedda för Nord-Östersjöfart men 1915 gjorde Nordstjernan flera resor till Sydpacifickusten. Nordstjernana förste befh var J.Hägwall.Han följdes fram till 1920 av ytterligare 5 befh,sist W.G.Näsholm. - 10.6.15 fick Nordstjernan svåra ovabbordsskador då hon i en stromby på Valparaisos redd draggade ner på tyska ss Rio. -I dec 1939 krigsförliste 2/3-delar av Falkviks flotta,nämligen Lister & Vega. Falkvik hamnade utanför spärren i april 40 och gick till 1945 i charter för Ministry of War Transport på engelska kusten. (Se krigshaverier ovan) Efter kriget fortsatte Falkvik att gå i Nord-& Östersjöfart.Befh sedan 1940,Harald Jönsson, insjuknade 19.12 54 då Falkvik passerade Cuxhaven på resa Skutskär-Sharpness med trälast.1e styrman Sten erik Lindeberg tog över befälet. På den fortsatta resan mötte Falkvik hårt väder, fick svår slagsida,dörrar inslagna, hytter vattenfyllda etc. Kolen rasade av rosterna i pannorna och eldarna hade svårt att hålla trycket. Fartyget måste vända om till Cuxhaven och sedan vägarade besättningen att gå till sjöss igen innan reparationer gjorts. Nyårsafton kunde Falkvik avgå till Sharpness,lastade där kol till Aarhus och gick därifrån på sin sista resa till nedskrotning i Ystad,såld till Carl Persson & Söner AB. KK fann att Falkvik haft för stor däckslast och som motvikt gått med tank 3 tom men att Falkvik i övrigt var i mycket gott skick för sina år. I aug 1955 såldes redaB Falkviks sista fartyg Maud och Rolf och rederiet gick i likvidation. Konsul Thure Carlsson var då 89 år.

 HEMLIG

HEDERA 17.1.44 100% krig

RAMMAD I BB BOG AV ENGELSK JAGARE I HUMBERMYNNINGEN - 3 MAN SKADADE.

Rapport

På resa London- Methil i barlast i konvoj. Djupg F 8'6"- A 12'6" 17 ombv 731 ton WB. Bunkers c:a 150 ton/15 ton per dygn.

Mån 17.1.44 kl 18.30 nära Nuoy 15 söder om Humber i konvoj rammad i BB bog av en engelsk jagare -namnet obekant - och fått skador på bordläggning,inredningen i skansen samt propellern. 3 man lätt skadade. Disigt mörkt väder med dålig sikt,vind SW3,smul sjö. Befh & 1e styrman på bryggan.

Orsak: En jagare och ett handelsfartyg skuro på ett farligt sätt Hederas kurs och voro på fel sida av segelleden. Det andra fartyget iakttogs först c:a 1½ streck på STB bog.Hedera gick vid kollisionen på kurs WNW½W,fart 7½-8 knop.Hedera gav STB-signal,följd av backsignal.Inga ljudsignaler från jagaren kunde uppfattas. Hederas lanternor brunno klart men med reducerad styrka. Eskorterande bärgningsfartyg kvarblevo på kollisionsplatsen till dess Hedera åter kunde fortsätta samt eskorterade till Immingham.

Skeppsdagboken

Fre 14.1 kl 11.45 avgått med lots ombord från Purfleet,London.Ankrat på konvojankarplatsen i Southend 17.10.Legat till ankars i tjocka hela lördag den 15.1.

Sön 16.1 08.20 avgått från Southend med lots ombord. Tidvis tjocka.Lämnat lotsen 17.14 nära No 39 Buoy.

Mån 17.1 04.15 ankrat p.g av tjocka nära ~~xx~~ B Buoy nr 8 B .Lättat och fort satt 13.20.Mulen, disig luft. Kl 17.07 passerat East Dudgeon Buoy nära om BB.Regn med dålig sikt,disig luft, W 3, Hedera gick som nr 3 i BB kolonn. Kl 18.30 kolliderade Hedera med en jagare och strax därefter med ett okänt lastfartyg.Från Hedera observerades någon minut före kollisionen 2 vita lanternorc:a1½ streck om STB, men antogo vi att de voro ljus eller lanternor från medgående fartyg för om oss i STB kolonn. Så snart vi fick se det mötande fartygets (jagarens) röda lanterna avgavs STB-signal och lades rodret hårt STB och full back slogs i maskin.Trots detta törnade fartygen samman på så sätt att jagarens stäv och bog rev upp Hederas BB bog.Jagaren följdes mycket nära av ett lastfartyg som även detta med sin stäv kolliderade med Hederas BB bog varvid hela bordläggningen å bogen över vattenlinjen revs av och spant och kollisionsskott trycktes in så att BB ankare och klys trycktes in i tvättrummet förut.Eldarskansen och donkeymans hytt spolierades helt med inredning och alla tillbehör.Då bordläggningen slets bort från förpiken föll en del däcksförråd såsom färg, lastblock, fendrar mm överbord.BB-sidan av backdäcket förstördes med allt som var fäst därvid. Även stävskenan bröts av på 2 ställen.Vid det andra kollisionstillfället svängde Hedera,som låg under STB-gir, av stöten mycket

HEDERA 17.1.44

från det andra fartyyget mycket häftigt åt STB så att vår BB låring och akter åter kolliderade med jagaren som inte hunnit undan. Vid denna andra kollision sprängdes roderkättingen akterut om BB,några hyttventiler i poop en skadades,plåtar bucklades och troligen skadades roder och propeller. Vid kollisionen förut stjälpte kaminen i den raserade eldarskansen och eld utbröt,men den släcktas snart med fartygets egna brandredskap. 3 man blev lätt skadade av kringflygande splitter när de vid kollisionen stod i gången mellan skansarna.Lättmatros Johansson sårades i ansiktet, donkeyman Graciz i pannan och lättmatros Clay fickett sår i vänstra ögats ögonlock. Alla 3 förbundos omedelbart. Den avslitna roderkättingen reparerades provisor-iskt och kl 20.15 fortsattes resan. under eskort mot HUmber. Då fartyget började göra fart genom vattnet slog bogvågen in i Ians rum genom en svår läcka just ovanför vattenlinjen och trots att vi omedelbart började länsa från Ians rännstenar ökade vattnet i rummet till 18" så att garneringen kom ur läge och flöt upp. Kl 22.30 passerades Humber fyrskepp nära om STB, kl 23.25 passerades Buoy H7 och kl 01.20 den 18.1 togs lots vid Spurn Point. Kl 04.40 inlöpt i Imminghams docksluss. 05.05 avgått från dockslussen.Vid tillfället passade lättmatros Baston en av wirarna varvid han råkade få en bukt av wiren om högra låret.Då wiren stramade åt ådrog han sig en del skador och bars omedelbart iland för läkarvård. Kl 05.35 var fartyget förtöjt långsides North Timber Pound Jetty i Immingham Dock.

Hull 31.1.44
Gösta Andersson
Befh

Maskindagboken

Mån 17.1 kl 16-20 växlande fart. SF 18.39 FF 18.40 stopp 18.40 FFA 18.41 En lindrig och en hård stöt förmärktes i maskin. Stopp 18.32. FFA 18.43 Stopp 18.44 Klockan i maskin är 8 minuter för fort.Alla rännstenar läns vid pejling kl 19.20. Kl. 20-24 .Kl 20.17 fortsatt resan igen.HF 20.20 Där är något fel på propellern,antagligen är ett av bladen avslaget. Kl 21 blev där varskott i maskin att där var vatten i Ians rum.Begynt länsa från Ians båda rännstenarmed barlastpumpen. Kl 22.30 pånörjat länsning av Ians barlasttank med barlastpumpen. Maskinpumparna arbeta från No 1 rännstenar. Stopp 23.40.SF 23.46 stopp 23.50 SF 23.59

Hull 26.1.44

Crew list (Kompl .SKN)

Befh Gösta Birger Andersson, Laröd, Hälsingborg, 22.4.06 Allerum
Fört Falkvik sedan 7.2.40 i landskrona.

1e styrman August Mengel, Tallinn,Estland, 24.12 75

2e styrman Olaf Severin Kvernberg, Nesset,Norge, 29.4.99 (10.9.41 i Hull)

forts

HEDERA 17.1.44

Forts crew list

3e styrman William Casper Parlby, Broadstairs,Kent, 11.5.01
Chief Rasmus Lande, Tysnes, Norge, 31.12.94
2e maskinist Johan Verner Andersson, Kattarp,,18.8.89 i Kattarp (10.9.1)
3e maskinist Gunnar Frans Edvin Palmkvist, Göteborg, 11.2.06
Stuert Stanley Robert Bramd, Great Yarmouth, 2.3.12
Kock Ralph Dodd, Newcastle o/Tyne, 26.6.87
Messboy Montague Rosenberg, Newcastle o.Tyne,16.6.25
Båtsman August Kamdron, Orajöe, Estalnd, 28.3.06
Matros Jaan Moppel, Tallinn-Vallas,Estland, 30.5.13 (15.5.43 Newcastle)
Matros Erik Selin, Häggdånger, 7.6.19.
Lättmatros Bror A.Johansson, Varberg, 25.7.20
Lättmatros Ernest Clay, Horden,England, 3.9.13
Lättmatros Horace Haines, London, 10.7.04
Lättmatros William Baston, Walker,Kent, 15.12.18
Donkeyman Pedro Garcia, Almeria, Spain, 5.11.93
Eldare August Vussaar, Läänemaal, Estland, 19.11.06
Eldare Manuel Martinez, Santiago de Chile, 26.12.12
Eldare Weldon Mazetka, Olyto, Litauen, 20.1.11
Trimmer George E.Wells, Dagenham, England, 3.10.04

Efter 4 år utanför spärren i Engelsk kustfart för Ministry of War Transport bestod besättningen av 4 svenskar, 8 engelsmän, 4 ester, 1 litauer, 1 spanjor, 2 norrmän och 1 chilenare.

Rederiet till KK, brev daterat Höganäs 25.5.44

Inneliggande översända vi härmed rapport om sjöolycka,sjöförhör jämte övriga handlingar över kollisionsolyckan som träffas ss Hedera i januari i år. Dessa handlingar ha först nu kommit oss tillhanda,varför vi icke förr kunna insända desamma. Tacksamt emotsseende Edert erkännande av emottagandet teckna vi

Högaktningsfullt
Red AB Kullaberg
Axel Sjösten

Brevet är stämplat HEMLIG och påskrivet i blyerts i marginalen: "Den bilagda sjöförklaringen lika med den förut inkomna är makulerad."

Maritime declaration & inquiry 4.2.44 Held at the Swedish vice consulate in Hull at 11 a.m

Underwriters Messrs Wm.W.Wilson & Co of Newcastle
Agents: Messrs F.Bengtsson & Co ltd,Hull.
Sakkunniga: Captain Olaf Lervik,ss Sollund & Andi Sandnes,ss Raftsund.

HEDERA 17.1.44

Befh Andersson: My ship was proceeding in convoy in a NWtN½N-direction at a speed of about 7½-8 knots.She was the 3d vessel in the port column . 6.30 p.m I saw 2 white lights about 1½ point on the STB bow,distant abaout half a mile. I took them for light from vessels in the STB column. Suddenly I saw the port light of a vessel.I immediately ordered the helm hard a starboard and one short blast was blown on the whistle.I then ordered full speed astern and blew another 3 blasts on the whistle. Almost immediately a destroyer became visible and hit Hedera on her port bow. Some seconds later a cargovessel,apparently following in the wake of the destroyer,collidedd with Hederas port bow causing Hederas foreship to turn to STB and the destroyer hit Hederas port quarter and stern. Hedera hade no look-outman posted because the master felt it to be unnecessary when he himself and the 2:d officer were on the bridge.

2e styrman Kvernberg: Tagit vakten kl 16.Gått ner för en kopp the kl 18. Återvänt upp på bryggan omkring 18.30.Det var mörkt och dimmigt redan då han gick ner så att närmast framför gående fartyget i kolonnen inte kunnat urskiljas.När han kom upp på bryggan igen hade han kunnat skymta ljus från fartyg i STB kolonn. Han hade bara varit däruppe en kort stund när befh,som var på bryggan ,frågade om han kunde se ett ljus på STB bog. 2e styrman riktade kikaren åt det hållet och såg 2 vita ljus som han trodde kom från STB kolonn. Han såg sedan att fartyget närmast föröver inte kunde skönjas,inte heller hennes ljus. Plötsligt hörde han befh beordra"Hard astarboard" pch såg ett rött ljus på STB bog. Nästan omedelbart följde kollisionen.Han såg en jagare träffa BB bog och omedelbart därpå rammades vi på samma ställe av ett efterföljande lastfartyg.Kort därpå träffade jagaren vår BB låring och försvann sedan i mörkret. Hedera hade fört alla ljus som är tillåtna i konvoj.

2e maskinist Andersson: Vakt i maskin. Kl 18.39 ringde maskintelegrafen "Slow ahead",strax därpå "Full speed ahead" och sedan "Full speed astern."Omedelbart efter den sista ordern kände han en hård stöt (a heavy bump)och den följdes av signalen "Stop" och sedan "Full speed astern" då ytterligare en hård törn kändes från BB låring och maskinen fick en häftig chock som om något träffat propellern. På grund av skakningarna i maskin stoppade Andersson omedelbart densamma.

Matros Moppel: Till rors. Styrde kompasskurs NW tN½N och kunde inte se något ljus från fartyget föröver i kolonnen.Han såg 2 vita ljus på STB bog men "did not bother himself as to what they were."Kort därpå,kl 18.30, såg han ett rött ljus på STB bog i samma riktning som de 2 vita l. och fick omedelbart därpå ordern "Hard a starboard!" .Hörde en kort stöt i ångvisslan och när Hedera svängde STB hän såg han ett rött ljus på BB bog varpå kollisionen inträffade. Hedera blåste 3 korta stötar i ångvisslan.Vittnet såg ett grönt ljus på BB bog och så inträffade ytterliga

HEDERA 17.1.44

en kollision. Strax därpå såg han 2 röda ljus från det fartyg de kolliderat med. Tillfrågad om kursen vid den andra kollisionen svarade Moppel att "He did not know but ha had the wheel hard a starboard."

Swdish Vice Consulate at Hull
4.2.44
F.Bengtsson
Consul

Protokoll sänt från London-kosnulatet till UD 16.2.44 och sändes av UD till KK 24.2.44

KK memorial 8.3.44 Ej förpublicering

Båda fartygen torde hava varit vållande till kollisionen. Denna synes dock i första hand ha berott på rådande krigsförhållanden i så måtto att såväl handelsfartygens som det kolliderande örlogsfartygets navigeringsljus varit kraftigt avskrärmade och därför icke kunnat synas tillräckligt långt i disan. Lägges därtill att konvojens fart av omkring 8 knop varit väl hög för Hedera under dylika ogynnsamma siktförhållanden,skall man finna, att enda försummelse som kan läggas btyggbefälet till last varden att ingen utkik utposterats på backen. Hade olyckan däfemot inträffat under fredstid skulle Hedera,som enligt de Int.Sjövägsreglernas artikel 19 varit väjningsskyldig, burit ensam skuld till ombordläggningen, Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 288 Telegram till Rederiet

(Ankom 21.1.44 från Agenten i Hull ,F.Bengtsson & Co Ltd =Sv.konsuln)
"Andersson here with serious damage stop Wilson attending for war insurance. stop Calculate about 8 weeks work stop Discharging most crew.= Begntson

Telegram Wilson till SKN via Sverige Radio,ank. 26.1.44

Hedera damage extensive and repairs will occupy about 7 weeks stop Shiprepairers alocated by Ministry to carry our repairs requiere guarantee up to 12500 pounds to cover their estimate cost of repairs Kindly remit us this amount enable us do needful and have repairs commenced =Wilson

Svar från SKN 26.1

Hedera Have this day placed at your disposal intermediary Lloyds Bank pounds tulewethousand fivehoundred await acknowledgement of receipt

Wilson till SKN,ankom 13.5.44

Hedera Lancaster Empire Flag our opinion probably result may be a decision of no negligence on either side stop Claims of Lancaster and Empire Flag together will probably be about same amount as Hedera claim stop please telegraph whether we can make efforts settle matter on basis each party bearing their own damages and costs =Wilson (SKN bejakat 15.4)

Dito,ankom 20.7.44

Hedera Lancaster Empire Flag matter settled on basis no negligence under which each party bears own damages & costs = Wm Wilson

HEDERA 17.1.44

Hederas reparation

Survey report by Brodrick & Wright,Hull,daterad 22.5.44 omfattar 21 folio-sidor. Reparationerna utförts av Messrs Brigham & Cowan (Hull) Ltd från den 20.1.- 27.3.44. Hedera låg i docka 16-19.2. Försenad i Victoria Dock,Hull av tjocka förhalade Hedera 29.3 till Alexandra Dock ,började lasta och avgick 3.4.44. Rep. kostat 7932 pund vartill Messrs Newton Bros & Holiday Ltd för 110 pund ersatt "a quantity of crockery,stores and equipment damaged, destroyed or lost as a result of the collision."
Förutom plåtskador och backdäcket omfattade reparationerna förskansen som blivit svårt skadad och förstörd.All inredning måste rivas ut och allt förnyas inklusive "sailors,firemens and bosun's rooms and also washroom (Washhouse) complete with bulkheads,doors,wardrobes,cupboards,tables, sinks,portlights & furnishings.A new 4-way fuse box fitted in the Alley way,light repaired,new lamps fitted throughout. 4 new Bogey stoves fitted with funnels & ashtrays in the accomodation.Greates part of handrails & stanchions on the f'castle head port side must be renewed,Same on STB side straigthened and refitted. Wood decking om port side of f'castle head taken up and renewed 1800' of 3"-5" decking and 26' of covering board.1500' decking recaulked. New hawse pipe iastalled on the port side.STB hawse pipe removed for access to repairs. "

FARTYGEN VAR H.M.S.Lancaster & ss Empire Flag

Jagaren som rammade Hedera var H.M.S.Lancaster och det efterföljande lastfartyget var ss Empire Flag, 4734 brton, av Newcastle, administrerat av Ministry of War Transport och på resa till London med styckegodslast. Empire Flag besiktigades i King George V dock,London vid shed No 7 den 21.1.44.Hon hade akador på sin soft nosestäv,bogplåtar på båda sidor och ankarklysen. Hon reparerade vid kaj i London 21.1-16.2. av folk från Messrs R.& H. Green & Silley Weir Ltd. No costs given.

BRAMWELL & CLAYTON ,Solicitors,Newcastle -upon-Tyne:
Statements of master & crew of ss Hedera (Sönderklippt av censuren)

Befh Andersson: The vessel is registered at Hoganas,Sweden,and being neutral we are nor armed and do not carry gunners.The bridge & engines are amidships with 2 holds forward of the bridge and one aft.The navigati bridge is open with an enclosed wheelhouse.There is a clear passage in front of the wheelhouse from wing to wing of the bridge.Wheelhouse is protected by concrete slabs with slits in the concrete for the purpose of lookout. We were in convoy. I do not know how many ships were in the convoy,but I think somewhere about [redacted] , the convoy was ordered for [redacted] and our vessel was [redacted]. The convoy instructions were for a distance of 2 cables between ships in line,and [redacted] between columns. The

HEDERA 17.1.44

convoy speed was . The standing instructions for the convoy were not to show lights except as ordered by the commodore ship. The commodore ship was [redacted] in the [redacted] . She was a large American and I do not know her name. [redacted] in the [redacted] was large Greek vessel. She was either loaded of part loaded. I do not know the name and cannot describe [redacted] in the [redacted] and I do not know the ~~names~~ NAMES of any ships in the [redacted] . I do not know the names of any of the vessels in the [redacted] . I noticed some of them were the usual East Coast type of collier. During the afternoon we had been anchored on account of fog but we got underway again at 2 p.m. With the weather overcast and a slight haze the convoy reformed and we finally got into our proper position as [redacted] . We proceeded to commodores orders. At 2.18 p.m we passed buoy on our port hand. With the weather still overcast we were going at the regulation convoy speed. Our full speed ahead is about [redacted] and we were working well up to our full speed. At 2.55 p.m we passed the [redacted] . At 3.30 p.m we passed [redacted] . From buoy [redacted] there are several alterations in course and we steered courses as requisite to pass these buoys on [redacted] . We were seeing all the buoys as we passed them about this time. We were steering on the stern of the vessel ahead of us and in addition we were checking our position by compass to steer courses as laid down in our instructions. The 3d officer was on watch until 4 p.m when he was relieved by the 2d officer. I saw the 3d officer when he came off watch and he told me of the signals [redacted] flown by the commodore and I saw he had chalked these signals on the bridge.

[redacted] show a [redacted] . The 3d officer told me he had not increased speed as the convoy was not completely reformed. At 4.20 p.m we passed [redacted] and at 5.07 p.m we passed the [redacted] . ~~It was~~ I was not on deck on passing the [redacted] but the 2d mate reported we had given it a good clearange on our port side. At that time we were having rain with reduced visibility. I was frequently on the bridge during the late afternoon and I went to the bridge at 6.20 p.m intending to remain there for some time. The weather was then very dark, overcast and hazy and the 3d officer, who was in charge of the bridge, told me that he had switched on the navigation lights. Those lights consist of the regulation white masthead light on the fore mast and the red & green lights. We have a regulator in the chart room by which the lights can be dimmed and the lights were dimmed to about half capacity. I estimate the coloured lights can be seen a distance of about, or at least, 2 miles on a dark clear night and the white masthead light much further. In addition to the 3d matethere was also an A.B. on the bridge at the wheel. Wind SW3, the tide was low water slack. Our telegraph was standing at half speed ahead, The telegraph is situated on the open bridge on the STB. side of the bridge. We had noone

HEDERA 17.1.44

stationed on the f'castle head at that time. We can keep a good lookout from the bridge. When I turned out I could not see the stern of the vessel ahead of us and the 3d mate reoprted ha had been unable to keep up with that vessel.He said he had been able to see some of the ships in the [redacted] and that the vessel was now steering a compass course of NWtN½N. This was the proper compass course according to toute instructions. I rang the telegraph full speed ahead,hoping to pick up the stern of the Greek steamer. The 3d mate reported ha had not seen any buoys since the time he had been on the bridge and that he had to judge his position by the ships of the [redacted] and the occasional view he had had before he lost the stern of the ship next ahead. I particularly asked the mate if he had seen [redacted] where we have to alter course,and he replied that he had not seen that buoy. It was after that buoy thathe had fixed his course by compass. Whilst I was on the bridge the helmsman was asked what was the course and he replied NNW ½W.(Swedish way of saying NWtN½N) The NNW½W was the compass course and also the correct magnetic course. A little laterthe 2d mate came on the bridge having fibished his tea and he was to relieve the 3d mate. The 3d mate, as he left the bridge, was instructed to change our blue stern light to a white stern light,as blue does not show up ~~as well~~ at all well in visibility conditions prevailing. At this time I was seeing the white stern lights of ships onmy STB bow in the [redacted] and it was obvious they had changed their blue lights to whites for the same reason. I further observed some of the ships in the [redacted] ~~were following my ship~~ (abeam and on the quarter) were showing their navigations lights to me and looking astern I saw that some of the shipsastern of me were showing nagigation lights. The lights astern of me were helpful as they showed the vessels in the [redacted] were following my ship. The 3d mate reported to me that he had changed our stern light.I judged the vessels of the [redacted] were distant between [redacted] from our column. The vessel astern of us in the [redacted] seemed to be about [redacted] distant. There was no fog at this time. None of the ships wasgiving a fog signal. The visibility of the lights I could see was about half to 3/4 of a mile. I do not remember how many vessels I could see astern of me in the [redacted] but I certainly saw more than one. I am not prepared to say how many more. In these conditions shortly before 6.30 p.m I observed 2 white lights about 1½ points on the STB bow. The 2d mate picked up the glasses but said he could not identify the lights. The lights were fairly close together and I could not tell whether they were on one ship or on 2 ships, It was also difficult to judge whether they were masthead lights or stern lights as there was no horizon which we could use as a mark. I rather thought they might be 2 stern light of 2 vessels going in the same direction as our ship. The lights were distans ½ a mile away

HEDERA 17.1.44

as best as I could judge in the darkness. It looked to me as though dimmed lights were being used and visibility was poor. We watched the lights closely ,as they were unidentified,though apparently in a safe position on our STB bow. I made no alteration in course and our engines kept working full speed ahead. Shortly afterwards I saw a single red light come into view. I cannot say whether the light had just been switched on or not. It was bearing on about the same bearing,about 1½ points, as the white lights. The light was distant about quarter of a mile.I cannot say how the red light lay in regard to the white light. The 3 lights created some confusion,but it was clear to me from the red light that a vessel was approaching at an angle across our bows from STB to port. The light remained on about the same bearing.I immediately ordered the wheel hard a starboard and gave one short blast on the whistle. I then rang the telegraph for the engines full speed astern,after which I returned to the whistle lanyard and gave 3 short blasts, - I did not hear any whistle signal from the approaching vessel,or vessels, but the 2d mate reported afterwards he had heard a whistle signal but he did not make out what signal was intended. Very quickly after our full speed astern I saw the hull of the other vessel and then the coll - sison took place. I saw she was a destroyer crossing our course at a very fine angle from STb to port. It was she who was showing a white masthead lught and a red sidelight and I made outthatthe other white light was a vessel a short distance astern of her. Our head swung to STB under hard STB wheel and we certainly swung some distance as our stem did not come in contact with the destroyer,but our port bow was struck by the port bow of the destroyer. I think perhaps her stem may also have caughtus. If we had not altered to STB we should have been struck by the stem of the destroyer on our STB bow or perhaps our STB broadside ,and if so our vessel might have been sunk. The blow was leading slightly aft of my ship, say an angle of 1 to 2 points. The time of the collision was 6.30 p.m.As we hade not seen the buoys it is difficult to state exactly the place of the collision.I estimate it was 2 miles southeast of buoy nO 15 with our vessel in position on her STN side of the channel buoys. I came to this conclusion because after the collision we got underway steering a channel course and picked up [redacted] passing it on [redacted] hand,without having to alter our course to do so. The force of the collision knocked our head a little further to STB and I was then comcerned about the second white light.This proved to be on a vessel looking like a collier .She came on a short distance astern of the destroyer and I could make out the hull of this vessel. I did not see navigation lights, otherthanthe white light, and I am sure she did not show any. She also caught us on the portbow with her stem in a slightly wider angle thanthat of the destroyer. The angle of the blow was about 3 points leading aft on our vessel. About the moment of this secomd collision there

HEDERA 17.1.44

was another bump from our port quarter and I was just in time to see the destroyer had swung down on to the quarter and had struck us. There was so much requiring attention that I cannot say precisely when the second collision with the destroyer took place,but my impression is that those two impacts were about together. The collision with the steamer pusehd our head to STB until we were so far around that the collier went acroos our bows and went all clear. I did not hail the destroyer or the collier.About the time of the collision I could hear ships astern of us giving 3 short blasts so I did knew thatthey were affedted by the position and were acting.We found in addition to other damage that our steering chain had parted and we were some time making a preiliminary repair. During this time as was so busy with my own ship that I cannot say anything about the other vessels in the destroyer escort. I do not know how they passed us . We had a fire in the fcastle which aidedd to the difficulties onboard. - I am now referred to the engineers log of my vessel.They show about the time of the collision that the first order was slow ahead at 18.39 followed by full ahead 18.40,stop 18.40, full speed astern 18.41,stop 18.42 tec.According to the chief engineers log the collisions ocutred between 18.41 and 18.42. I do not understand the first 3 orders mentooned. My memory is quite clear that we were working with eggines full speed ahead for some time before the collisions and that I rang the engines full spedd astern without an intervening stop. In my opinion the engineers record is wrong as I am satisfied my evidence is right on this subject.I remember I had my hand on the telegraph at critical moment when the white lights and the red light were approching. It is of course possible that in the anxiety of the moment I may have moved the telegraph,but I feel confident this is not the explanation ,as I am particularly clear of the order full speed astern from full speed ahead. I do not think there was any confusion in the engine room in regard to obeying my orders promptly,but I do feel there is confusion in the engine room in regard to recording the orders which were given. Hull 20.1.44 Gosta Andersson

3d officer Parlby: (Större delen av hans inledande vittnesmål är så sönderklippt av censuren att det blivit värdelöst,men av förbiseende har censuren missat : att " At 2.18 p.m we passed buoy 57 B." Vidare kan utläasas att fartyget närmast för om Hederera var " a reasonably large Greek vessel and she was a good mark", ävensom att the commodore vessel var ett stort amerikanskt fartyg med 2 commodorer och en Nordsjölots ombord. "Abeam of us" på STB sida gick det enda fartyg han vetnamnet på, ss Cornwood, tillhörande Messrs France Fenwick. Då han lämnade sin vakt kl 4 p.m hade commodore ship hissat flaggsignaler vars betydelse censuren klippt bort. " I addition to the above signals being given by flag,the commodore gave the appropriate

HEDERA 17.1.44

whistle signals and I repeated by flags on our signal lanyards and I saw some of the other ships were also repeating the signal. At 4 p.m I made the final entry in the scrap log for my watch with the words "steering various courses." This really means that we were steering courses according to convoy orders to pass the channel buoys on the [redacted] . The 2d officer relieved me at 4 p.m. I turned out again just about 6 p.m. I was due to relieve the 2d officer for about half an hour whilst he went for tea. At 6 p.m. it was coming dark with rainy weather and overcast with poor visbility. The Telegraph was standing at half speed ahead. I looked raound.and saw that I could just make out the stern of the Greek steamer ahead of us. I suggested to the 2d mate we had better ring for full ahead so as not to loose the stern of the Greek. The 2d mate agreed and he rang the telegraph full speed ahead (8 knots). The Greek was not showing any stern light so far as I could make out at the time. In regard to our course I was informed we were steering NW and the 2d mate told me he was looking for [redacted] . I asked about lights and was told we were not showing any at that time. It was after black-out time,so I went into the chart room and switched on our blue stern light. The 2d mate then went below for his tea. I never saw [redacted] . Shortly after being on watch I noticed that our [redacted] was edging further away.I saw they were steering more to the northward. By this time, although we hade increased speed, I had lost sight of the stern of the Greek vessel. I therefore ordered the helmsman to STB the wheel by degrees,giving him orders NW½N, and then NWtN and finally NWtN½N. By this time I judged we were on a on a parallell course with the vessels in our [redacted], several of which were now showing their navigation lights, though dimmed,and I told the helmsman to keep the ship NWtN½N. We were on the mentioned course by 6.10 p.m at the latest. As other vessels were now showing their navigation lights ,I switched on our navigation lights, dimmed as described by the Admiralty. I estimate I switched on these lights between 6.10 and 6.15 p.m. I knew after [redacted] we should pass the [redacted] on our [redacted] and I kept a sharp lokkout but never saw it. I knew our next buoys was [redacted] on our [redacted] andI never saw xxx the light of that buoy. I hade nothing to assist me in coming to a conclusion on which side of me were the channel buoys.I kept looking astern at the [redacted] and I could make out the navigation lights of some 2 or 3 vessels following approx. on my stern and I hade a good guidefrom several ships which I could see in thexx [redacted] showing their navigation lights at a distance of between [redacted] . Shortly before I left the bridgex I rang the telegraph half speed ahead and I thought I saw some fresh lights on my STB bow.I looked through my glasses and found I wasmistaken. The captain came on the bridge somewhere round about 6.20 p.m and I reported to him

HEDERA 17.1.44

and then left the bridge about 6.25 p.m. As I left the bridge i Suggested to the master that I had better change the blue stern light to white light so that it would show up better in the bad visibility,and I made this suggestion because I noticed that some of the vessels on our STB bow in the [redacted] were showing white stern lights. The captain agreed and I accordingly changed the stern light from blue to white. To do this I had to take out the blue bulb and put in a clear one. I reported this to the bridge and then went into the mess room for my tea. As I went there I heard our telegraph ring. Shortly before the bump of the collision I heard one shor t blast on our whistle,followed very shortly afterwards by three short blasts. ~~Ixaks~~ I also heard our telegraph ring.These were followe by the collision and I turned out immediately.I saw a destroyer abeam on our port side only a very short distance away and she had apparently struck us on the port bow. I also saw some men running aft on the destroyer and immediately after a cluster of electric lights came into view showing aft on the destroyer. At the time of the second collision I was running to the bridge and missed this collision.I did not see this collision when a merchant man collided with us. I remeber there were bumps,but in my urgency to get to the bridge I did not notice exactly what they were. Some of the crew then required attention for cuts, bruises etc and as the medicine chest was in my cabin I gave directions for these 3 men to receive attention. In consequence of the collisions the steerigg chain was broken and fire broke out in the forecastle.It was not until 8.15 p.m that we were able to resume our voyage. I was again on the watch and the captain confirmed that our course previous to the first collision was NWtN½N.We accordingly steered this course and without alteration it brought us to [redacted] which we passed on our [redacted] at a distance of about [redacted]. There was a rescue tug with the convoy and she approached to know if we were allright. I morsed back that we did not require assistance. At this time we hade erected a large cluster of cargo on the after deck to assist the men aft repaireing the steering chain and this mayhave attracted the tug. Hull 21.1.44 W.C.Parlby

2d officer Kvernberg: (I början allt sönderklippt av censuren och oläsligt) T.ex "I knew this meant the convoy speed was to be increased from [redacted] and that the [redacted] on instruction to [redacted]."

...I returned to the bridge after tea shortly before 6.30 p.m.I was told bythe 3d mate our dimmed navigation lights had been switched on ,and I also remember he statedhe would change our blue stern light to a white light when he left the bridge. Immediately I got on the bridge I looked round for the stern light of the Greek vessel which ought to have been ahead of us. I saw what I took to be a white lightfine on the port bow and men-

tioned it to the captain.He could not see anything on the port bow but immediately he drew my attention to 2 white liggts on the STB bow. I was using the binoculars and I at once saw 2 white lights bearing about 1½ points on our STB bow and distant about ½ a mile away.I thought the two/ lights might be stern lights from ships in our . The lights were not on exactly the same level.The lights were slightly open to me and the one fine on the STB bow was the higher light of the 2 and apparently the one furthest away. I could not see any coloured lights. I the looked ahead of my ship to see if I could make out anyting of the vessels ahead of us in the port column,and after a short interval I heard the captain sing out Hard a starboard! and then saw one red light on our STB bow.The captain gave one short blaston the whistle immediately after this order. The red light was close to the 2 white lights but in fact I cannot say how the red ligbt was in relation it's situation to the 2 white lights. The red light was on the same bearing as the white lights and was approaching us dangerously. The captain at once followed his wheel order by ringing the telegraph Full speed astern and he gave 3 short blasts on the whistle. Very quickly after our order Full asterntge collision occurred. I don't recollect seeing the outlâne of loom of the vessel before the collision took place. I never saw the geeen sidelight of the other vessel. It looked to me on the bridge as though the 2 stems just cleared each other and that the collision took place port bow to portbow.The two vessels were almost on directly opposite courses when the collision took place,with perhaps the destroyer angling a little towards us. I then made out that the destroyer which had hit us was the vessel showing a single white mast head light and a red sidelight. After the collision the destroyer bumped away from us and started to pass close port to port. I then saw the destryer was showing a search light aft and this lit up the bows of another veseel - a merchant vessel - approaching us very close to us. She hit us on the port bow with her stem and knocked our head round to STB.This caused our stern to swing to port and our port quarter came into collision with the port side of the destroyer.I did not notice whether the merchant man was showing a white liggt. I certainly never saw any side lights on that merchant ship. I then left the bridge to switch on our 2 "Not under command"-lights,and I did further work as a result of which I did not see how the merchant man finally cleared us. Hull 21.1.44 Olaf Kvernberg

<u>A.B.Jaan Moppel:</u> At the wheel. He had 2 slits in the concrete protection to look fprward through, one slit 6" high,one 6'i lengths and one 2' long. Shortly before the collision he saw 2 whâte lights on STB bow and some time later a red leght. The lights eeemed to keep a steady bearing on the STB bow. Just after he saw the red light the captain gave hom ôrder to

HEDERA 17.1.44

turn the wheel hard a starboard and he heard the whiste blow one short blas
He got the wheel hard over before the collision took place. Just after the one short blast 3 short blasts were given by Hedera,who altered her xxxxxx head to STB. He saw the red light pass from Hederas STB bow to very fine on her port bow and just as it did so the collision took place after the Hedera had swung about 1 to 1½ points.Immediately after the first collision he saw a green light on port bow and this light was on a vessel following very closely behind the vessel which first struck her which was a destroyer. Very quickly after the destroyercollision this steamer struck Hedera on her port bow with her stem.This steamer did not show any lights besides the geeen light. The steamer pushed Hederas head out of the way and passed across her bows and a little later he saw she was exhibiting 2 red "Not-under-command"-lights.

Hull 21.1.44 J.Moppel

2d engineer Andersson: (Hederas olika farter och konvojens fart bortklippta) Inte skrivit upp på tavlan vid vilka tidpunkter han mottagit olika order kl 18.39-18.44.Inte hunnit med det.Tiderna hade rekonstruerats efteråt när chiefen frågat.

Chief Rasmus Lande: Shortly before the collision I was in my cabin and I had been listening to the wireless news in Norwegian which comes on at 6.30 p.m B.S.T. Whilst I was receiving the news I could tell that the speed of our engines had been reduced.Very quickly after that I could tellthat the number of revolutions had been increased to apparently full speed.I thought something unusual was happening and I shut the Wireless set off just as I felt a bump of collision from the forward part of the veseel. I at once left my cabin and went into the engine room.I got halfway down the ladder when I heard the telegraph ring and I saw the order was full speed astern. I saw the 2d enginaer put the engines full speed astern so I went back up the ladder to attend the exhaust. I then went down into the engineroom. I found there were no orders at all written onthe blackboard and as I knew I should want to put put ordersin my logbook ,I asked the 2d enginner what orders he had received so that I could put them down. He told me that he had an order for slow spedd ahead,full speed ahead, stop,full speed astern,stop and a further order full speed astern and stop.From what I knew of the engine movements and in conversations with the 2d engineer,I estimated the times when those various orders would have been given and I wrote them on the blackboard.Later I transferred them from the blackboard into my scrap log and later into my fair copy book as follows:
Slow ahead 18.39, full ahead 18.40, stop 18.40, full speed astern 18.41,

HEDREA 17.1.44

Two bumps of collision felt after this order. Stop 18.42,full speed astern 18.43, stop 18.44. - As stated the orders were put times to the best of the recollection of the 2d engineer who had had no time to record the orders himself.The engine room clock was ahead of the bridge clock.

Hull 22.1.44 R.Lande

Assurans 100 % krig

SKN 30.6.44 till Wilson för reparation mm 167.904:27

SKN 31.5.45 T. Wilson 10.637:40 ombudskostnader mm (520 pund)

SKN 25.5.45 TillSÅAF 30082:57 i slutersättning.

SKN totalt betalat 208.648:14.

SKNEIII 350 Allmänna krigsskador 1940-45 inkl 17.1.44

INTYG

Under besiktning av ss Hedera 27.8.45 i Göteborg efter tidsbefraktning för Ministry of War Transport enligt Svensk-Engelska handelsavtalet från sept 1940 till den 14.8.45 befunnos en hel del skador på fartyget som icke tidigare insänts journalutdrag över. Bl.a befanns däcken å poopen och midskepps vara skräckta och läck, poopwinschen var söndrig och obrukbar,fördäcket var läck efter kollisionen med H.M.S.Lancaster och ss Empire Flag och därefter slarvigt reparerade,jämte en del övriga saker. Kapten Gösta Andersson,som varit befh under hela tidsbefraktningsperidoden,uppgav att ss Hedera vid flera tillfällen varit utsatt för svåra påfrestningar genom bombardemang från luften samt exploisoner av minor och sjunkbomber. Orsaken till varför icke journalutdrag insänts vid dessa tillfällen var den stränga kontrollen och censuren från de engelska kontrollmyndigheterna, som förbjödo införing i skeppsdagboken,och som bevis för den stränga kontrollen kan nämnas att de skeppsdagböcker,vari införts dylika bombardemang och krigshandlingar, beslagtagits samt borttransporterats från fartyget.

Göteborg 29.8.45

Riktigheten härav intygas:

Axel G.Karlsson
1e styrman

Gösta Andersson
Befh

Besiktningsinstrument

Ing Sten Haeger 27.8.45 ff besiktigat i docka vid Eriksberg i Gtbg.
Kostnad för reparation av div krigsskador = 71.858:-
Poop-och båtdäck fått i stor utsträckning nyttträdäck .Drygt 600 lösa naglar måste omnitas i bordläggning och däck. Trädäcket över navigationshytten måste drivas 132 löpmeter, livbåtarna repareras mm

SKN 8.3.46 ersatt rederiet med 60.000:- kr
SKN 6.6.46 -"- -"- med 15861:11

Egna noteringar

HEDERA 17.1.44

Historik

Laståmgare på 2294 brton byggd 1900 vid W.Gray & Co ltd i West Hrtlepool av stål. (Ex Baltia, Varna,Daland,Helsingborg) L. 91,6 B 13,2 Tillhörig red AB Kullaberg (Axel Sjösten) i Höganäs. Byggd 1900 som Helsingborg för red AB Helsingborg (Otto Hillerström) i Hälsingborg,grundat 1896. Såldes 1918 för 3 miljoner till Levantlinjen i Göteborg och gick som Daland senare Varna på Medelhavshamnar.Såld 1925 till red AB Gothia i Trelleborg och fick namnet Baltia som hon bar till mars 1935 då hon blev Hedera (= latin för murgröna). 3850 ton dw. Back,brygga ochpoop,4 lcukor, 2 master. 860 ihkr triplemaskin från Central Maritime Eng.Works i W.Hartlepool. - På resa Uleåborg-Bryssel med pitprops,befh Edvin Sjösten, drev Hedera 6-7.10.38 redlös i Nordsjön i storm utanför Jyllands västkust sedan styrledningen brustit. Då rodret slog över förstördes även reservstyrningen. Större delen av daäckslasten , 188 famnar props, gick överbord och drog med sig båda masterna .Efter ettdygn kom Switzers Garm till undsättning och Hedera bogserades via Fredrikshavn till Göteborg för lossning och reparation.- -På resa Munksund-Varberg med 2208 ton massa grundstötte Hedera 4.12.39 i hård ONO vind med 9 knop utanför Lörudden strax N Brämöns fyr i Sundsvallsdistriktet och blev läck i rum I och 2 som vattenfylldes.Först den 11.12 efter läktring av last kom hon flott, 430 ton hade då kastats ö överbord och 593 ton läktrats .- Befh var då John M.Persson, som var på Gun den 30.9.39.-

Nio skräckdygn på drift i storm 21-28.1.1946

På resa Barrow-in-Furness -Oxelösund i barlast i grov sjö med slingring och rullning och 12 sek.meters SO vidn befann sig i minleden mellan den Skotska kusten och Lister brast kl 18 huvudångledningen till STB panna i en fläns och eld-ochmaskinrum fylldes av rusånga. Denna skada var omöjlig att reparera till sjöss. STB panna stängdes av men BB panna förmådde bara propellern att gå mycket långsamt runt,och eftersom propellern till hälften låg över ytan blev nu styrning omöjlig.Med drivankar ute drev fartyget nordvart i ökande vind och sjö. Rederiet underrättades per radiotelefon och Harald gick ut från Göteborg. Kl 12.30 tis 22.1 befann sig haveristen i SSO storm c:a 25′ WSW Utsire fyr,W.Haugesund,fruktansvärt rullande i sjöhävningen. Det fanns massor av drivminor i farvattnet och ibland när sjöarna vräkte över small det så att de 25 ombv trodde det var minsprängning. Befh var redarens broder,Edvin Sjösten,Höganäs,60 år . Bärgningsånagren Starkodder av Bergen som stuckit ut från Stavanger tvingades av stormen att vända om kl 14. På kvällen 21.1 låg Hedera 30′ WSW Utsire oavbrutet drivande norrut längs kusten och vid vindkantring mot W utsatt för den överhängande risken att driva in i bränningarna vid Norska kusten. Kl 04 tors 24.1 kom Frithiof fram till Hedera NNW Marsteinen

HEDERA 17.1.44

i full storm. En raketlina som sköts över måste kapas och Frithiof tvingades gå in till Bergen för att anskaffa ny kabel. Fre 25.1, det värsta dygnet, rådde SW orkan med upp till 50 sekundmeter i byarna . Hedera krängde tidvis så att hon låg på sidan och vatten forsade in genom maskinskylightet Dörrar och ventiler slogs in,vattenforsade omkring överallt under däck, STB livbåt krossades,färskvattenstankarna kom på drift, xäxex i aktertankarna sprängdes, manluckorna och garneringen i rummen slogs loss.Kapten Sjösten aldrig varit med om så många stormar slag i slag och chiefen Anders Eriksson, Norrköping, hade under 33 år till sjöss inte varit med om maken till väder. Skeppshunden Whisky stod i 8 dygn nästan hela tiden inkilad mellan kapten Sjöstens ben på bryggan och vägrade att gå under däck.Redan vid avgången från Ardrossan Lör 19.1 hade den annars glada och livliga Whisky varit moloken och gnällt som om han anat att resan skulle bli förfärlig. Kl 21.35 den 25.1 var Hederas position N 61 2′-O.2 10′i höjd med Floröy. Hela tiden hölls radiokontakt med Frithiof som låg i Bergen. Orkanen var SW till sydlig men Hedera låg 15-20′utanför kusten och natten till lör 26.1 blev en skräcknatt för de uttröttade besättningsmännen som inte kunde vila ut ens i pass och varit utan mat i flera dygn. Norska bärgningsfartygen Idun och Draugen hade gått ut med tvingades båda tillbaka i hamn, likaså 3 livräddningskryssare. Lör f.m 26.1 låg Hedera ute vid bankarna c:a 65 ′från kusten och svarade inte längre på anrop. Sön 27.1 kl 14 kom Frithiof till platsen följd av Draugen och Idun men ingen av dem kunde göra mer än avvakta. Kl 20 den 27.1 var positionen N 61 50′- O.3 5′. Fartyget drev sakta mot kusten N om Florö. Med maskinen igång och bb panna uppeldad kunde Hedera hålla sjön något så när. Kl 09 den 28.1 lyckades Frihiof skuta över en bogserkabel och något senare fick Sterkodder över en kabel, men den sprängdes då bogseringen skulle börja och slet bort Hederas STB ankare. En ny kabel sköts över och kl 04.30 tis 291. inbogserades Hedera av Frihiof och Starkodder via Vaagsfjorden,Malöy till Bergen.Befh hade då inte varit ur kläderna sedan den 19.1."Det är som man vunnit 50.000 på tips", sade han och sov sedan i 3 dygn i ett sträck. Mån 4.2 kom Hedera under bogsering av Frihiof till Marstrands redd och fortsatte därifrån för egen maskin till Göteborg.Kapten Sjösten stod självpå bryggan och ångaren väckte givietvis stort uppseende efter allt som rapporterast i press och radio om odyssén . Whisky, som varit med 5 år utanför spärren,hade alltid varslat dåligt väder långt före barometern. I dåligt väder hade han en särskild plats mellan kapten skrivbord och skottet att ligga på för att inte bli slungad från skott till skott,men ville aldrig gå under däck utan husse. Han stod på bryggan mellan befh ben . Hedera reparerade vid Eriksberg och gick sedan till Oxelösund för malmlastning. - Den 8.1.49 blev smörjaren Oscar Edvin Sköld,Kilafors, 52år, från Hedera nerskjuten och dödad på öppen gata i Stettin av en vaktpost. - I slutet av jan 1956

HEDERA 17.1.44

såldes Hedera för 725.500 kr till C:ia Maritima Baltia Limitida som sattes under Costa Rica-flagg med namnet Baltico av Puerto Limón.
Red AN Kullaberg i Höganäs gick i likvidation 13.9.62 efter att ha å-dragit sig skulder på 4 miljoner med tillgångar på sammanlagt 1.600.000:-
Rederiet hade då 2 fartyg,ss Hanna (Ex orvar) 2623 brton byggd 1917 i Stockton och ms Hedera (Ex Marstenen) på 2864 brton byggd 1938 i Sandefjord, som såldes till Lerberget och fick namnet Skandinav.

FRODE 18.1.44 1/3-del krig.

GRUNDSTÖTT VID NIDINGEN STYRANDE AV MARINEN ANBEFALLD KURSLINJE.

Rapport

Fre 14.1.44 kl 07.30 avgått från Bremen destinerad till Göteborg med last av 2073,7 ton kol & koks Djupg F 18′ – A 19′1″. 20 ombv.
I förrummet 986,7 ton gjuterikoks, i akterrummet 929½ ton kol, på fördäck till 3 meters höjd 157½ ton koks (På lucka 1 till 5′höjd, på lucka 2 till 10′höjd) Tank nr 1 fylld (69 ton). På akterdäck 929½ ton kol (se journal)
Tis 18.1 kl 12.07 grundstött med 6 knop N 3° O ½ avstånd ½′ från Nidingens fyr
Vind W 3, svag W. dyning, tät tjocka. Befh på bryggan, utkik på backen.
Läck i förpik, förrum, tank 1 och 2 samt tor maskintankar.
Orsak: Strömsättning och tät tjocka.
Sista ortsbestämning före grundstötningen: 18.1 kl 06.10 Tylö fyr i S 68° O, avstånd 3′ Lodningar: 18.1 kl 08.40 29 ms, 09.10 33 ms, 09.40 39 ms, 10.10 34 ms, 10.40 36 ms, 11.10 48 ms, 11.40 48 ms.
Flottagen av bärgningsfartyg efter lossning av last 21.1.06.45 efter 40 timmar 38 min på grundet.
Sjökort: Sjökartverket Nr 274, 275, rättat till 1.5 42.

Göteborg 28.1.44
A Törnebohm
befh

Journal

Fre 14.1 07.30 avgått från Bremen u. lots ledning ass. av trossförare och en bogserbåt. Last av 2073,7 ton kol & koks födelad: Lucka 1 314,2 ton koks, lucka 2 672½ ton koks, lucka 3 & 4 929½ ton kol samt å fördäck 157½ ton koks. Kl 15.30 ankart innanför Bremen fyrskepp inväntande fyrarnas tändning kommande morgon. Hivat aska överbord, länsat tank 1.

Tis 18.1 kl 04.24 Hallands Vädrö fyr i S 79° O, avstånd 1½′, logg 48.
Till kl 06.10 stävad kurs NNO, dev – , behållen magn kurs N 22° O, missvisning 4° W, behållen rv kurs N 18° O, distans 11′, logg = 59.
Magn pejlingar : kl 06.10 Tylö fyr i S 68° O, distans 3′, logg 58,7
Till kl 08 stävad kurs NW¾N, dev 6° O, behållen magn kurs N 31° W, missvisning 4° W, behållen rv kurs N 35° W, 7¾ knop, distans 14′, logg 73.
Vind W 3, barometer 3046, disig luft.
Enligt förordning beslutat följa 3-milsgränsen.
Till kl 09 dito kurser, distans 6′, logg 79
Till kl 12 stävad kurs NNW¼ dev 3° O, behållenmagn kurs N 23° W, missvisning 4° W, behållen rv kurs N 27° W, 6½ knop, distans 20′, logg 99, vind W 3, barometer 3040, tjocka Gått omväxlande med halv och sakta fart, avgivit regl signaler, lodat varje halvtimme (Lodn se rapport)

FRODE 18.1.44

Till kl 12.07 stävad kurs NNW$\frac{3}{4}$W, dev 3 O, behållen magn kurs N 28 W, missvisning 4 W,behållen rv kurs N 32 W. Magn pejlingar: kl 12.05 Nidingens mistsignal i nord. Kl 12.05 observerades ett föremål om BB omedelbart förut, slogs full back i maskin och strax därfeter märktes att fartyget törnade på grund. Stoppat maskin, kl 12.08 slagit full back, kl 12.14 stoppat maskin.Rundpejling visat läckage i förrummet där vattnet stiger trots pumpning. Med signaler i ångvisslan tillkallat fyrpersonalen från Nidingen och bett dem sända efter bärgningshjälp. Satt BB livbåt i sjön och STB båt hänger i lösa surrningar, klar att fira.Lodat runt fartyget:rätt förut 17' djup, akterkant av backen STB & BB 17', vid förmasten 17$\frac{1}{2}$', vid bryggans akterkant STB 12', BB 19', förkant av akterdäck STB 19', BB 20', förkant poopen båda sidor 24' och rätt akterut 26'. Fartygets djupg F 15' A 19'3". Förskeppet har lyft c:a 2$\frac{1}{2}$'. Vattnet stiger i förrummet c:a 1' per timma.Tank 1 har läckt full,vattnet stiger sakta i förpiktanken, tank 2, torr-och maskintankarna. Vattnet i förrummet intränger genom kollisionsskottet till maskinrummet men hålles med egna pumpar. Kl 17.30 kom befh på bärgningsfartyget "Frithiof" från Göteborg ombord och öppet kontrakt om bärgning tecknades. Kl 19.30 kom dykare och inledde undersökning av fartyget.

Tis 18.1 Dykarundersökning pågått till 20.30. Kl 22.40 kom Harald och bogserbåten Birger med pråmen Raketen. Klargjort för lossning av last. Satt ner en pump att använda vid länsning från maskin.

Ons 19.1 kl 01 börjat lossa fördäckslast till Raketen med egna winschar och Raketens winsch. Fartygets folk biträder med lossningen. Vattnet i förrummet står nu 14'2". Dykare under fm tätat åtkomliga läckor provisoriskt. Kl 12 kom Birger med folk från land att lossa last. Fartyget har börjat hugga mot grundet och vattnet i förrummet har stigit och står lika med utsidan. Tank 2 och torrtanken läckt fulla, vattnet stiger i förpiken och i maskintankarna. Under lossningen har koksskoporna slitit sönder presenningarna på lucka 1 och 2, slidstången å winch nr 1 har bräckts men lagats provisoriskt, koksnäten har rivits sönder och stöttor och bräder sönderbräckts och förstörts. Sedan större delen av däckslasten utlossats ,luckat av till förrummet och fortsatt lossa ur lucka 1 och 2. Kl 19 kom bogserbåten Albert med pråmen Färdig till vilken kol från lucka 3 börjat lossas kl 20 då lossningen från lucka 2 avbröts. Sjöhävningen ökar och fartyget hugger hårdare mot grundet. Vind under dagen S- SW 2-4.

Tors 20.1 På grund av sjöhävningen avbröts lossningen från lucka 3 01.30. Kl 02 fortsatt lossa från lucka 2. Koksen tippas nu på utsidan. Sedan c:a 25 kbms störtats i sjön fortsattes lossningen till Raketen. Vattnet

FRODE 18.1.44

i förrummet har minskat efter dykares tätning under gårrdagen. Maskintankarna har läckt fulla och vattnet fortsätter att stiga i förpiken.Kl 09.15 fortsatt lossa från lucka 3 till Färdig sedan sjöhävningen avtagit och lossningen från lucka 1 och 2 fortgår till Raketen.Kl 12 skiftat arbetsfolk från land. Kl 17.20 var Färdig lastad med c:a 75 ton kol och lossningen avslutad från lucka 3. Kl 20.20 kunde inte Raketen ta emot mer last från lucka 2 och lossningen fortsattes i sjön.Vattnet i förrummet har nu sjunkit till 8 fot. Regnbyig luft, vind SW 3-1.

Fre 21 1 lossningen oagått med täta uppehåll, från lucka 2 tippas koksen direkt i sjön Kl 03.30 gör Harald klart att anbringa bogserkabeln. Lossningen från rum 1 och 2 pågått till kl 06.30 då Raketen imlastat ca 350 ton koks, och ytterligare ca 50 kbms koks från lucka 2 har lossats överbord. Kl 06.30 började Harald att dra och samtidigt gicks full back på egen maskin.Kl 06.45 var fartyget flott.Gått in till Malö hamn under ledning av befh å Frithiof, assisterad av Harald och med bärgningsfolk och pumpar ombord, klara att användas vid behov. Efter ankringen förtöjde Frithiof och Birger långssidan fartyget och klargjort för fortsatt undersökning och tätning. Kl 10.10 fälldes BB ankare och stacks kätting till 60 famnar å STB och 15 famnar å BB ankare då vinden ökat. Dykare under e.m fortsatt täta.

Lör 22.1 Kvarligger i Malö på g av ogynnsamt väder.

Sön 23.1 -"- -"-

Mån 24.1 09.45 hivat upp och fortsatt under lots ledning eskorterade av Frithiof Kl 12.40 skiftat lots vid Riseberget. Kl 14.55 förtöjt i Sannegårdshamnen i Göteborg för slutlossning.

Ons 26.1 Fartyget utlossat på eftermiddagen Omedelbart dockats vid Lindholmens varv.

Göteborg 27.1.44
Alf Törnebohm
Befh

Crew list

Befh Alf Edgar Törnebohm, Atterbomsvägen 58,Sthlm, 20.5.97 (4 år ombord)
1e styrman Gustaf Rickard Karlsson, Fiskaregatan 3,Karlskrona, 10.7.95
2e styrman Harry Sigurd Jacobsson, Seminariegatan 29,Härnösand, 14.10.14
Chief Gustaf Valfrid Karlsson, Majorsgatan 11 Karlsborg, 29.10.86
Maskinist Gunnar Erik Jacobsson, Kristinelundsvägen 21,Malmö, 15.5.10(11 mån
Stuert Karl Erik Hultgren, Kvarngatan 3, Norrköping, 21.10.10
Kock Nils Hjalmar Gällman, Yrkesvägen 13, Enskede, 29.5.96
Mässuppassare Sven Ewald Emanuel Elofsson, Hustofta,Höganäs, 21.2.19

forts

FRODE 18.1.44

Crew list forts

Matros Ole Fritjof Andersen, Våkemark 13, Berg, Halden, 10.10.08 (4 år ombor
Matros Tage Ossian Karlsson, Regeringsgatan 29, Karlshamn, 31.12.18
Matros Gustaf Bernhard Nysten, Stockholmsvägen 47,Norrköping,7.2.01 (Dec 42)
Jungman Rolf Otto Nysten, -"- -"- 14.2.27 (4 mån ombo
Lättmatros Kurt Emanuel Dahlberg, Drängmarksby, 9.5.21
Lättmatros Helge Elof Hertzman, Karlsro, Gusum, 14.4.20
Smörjare Nils Gunnar Norenius, Sunnansjö, Arnäsvall, 21.12.05
Eldare Erik Julius Löwenham, Umeå, 18.5.91
Eldare Josef Henry Karlsson, Kronobergsgatan 41, Stockholm, 19.3.08
Eldare Frans J S Eriksson, Skattunge, Hässbacken, 28.5.99
Lämpare Olof Sigurd Olsson, Fridhemsgatan 62,4tr, Stockholm, 1.1.20
Maskinelev Allan Victor Good, % Petterson, Folkskolegatan 28, Sthlm, 25.4.22

SKN EIII 288

Sjöförklaring i Göteborg 3.2.44 kl 14

Sakkunniga sjökapten Per Wästgerd och lotslöjtnant M H Petrén
Advokat C L Schönmeyr,Sthlm, för Svenska Veritas (Kasko)

Sakkunnigas frågor:

1) Distansen mellan ortsbestämningenna vid Hallands Väderö och Tylön är 13′ under det att loggen endast angav 11′ Iakttogs härigenom att strömmen satte nordvart?
2) Vid lodning 08 40 erhölls 29 ms djup Var bedömdes då läget vara?
3) Siktades inga neutralitetsprickar under vägen?
4) Varför företogs ej tätare lodningar senaste timman med hänsyn till de oberäkneliga strömmarna i dessa farvatten?
5) När hördes Nidingens mistsignal första gången?

Befh Törnebohm:

Vid betaänkandet av distansen mellan Hallands Väderö och Tylö hade antagits att strömmen satt nordvart och tagits hänsyn till detta vid bestämmandet av fartygets läge i kortet. Efter ortsbestämningen vid Tylö hade han på grund av tjockan inte kunnat göra något bestick. Vid lodningen 08.40 hade man trott att fartyget befunnit sig 2′W om Skorrens ljud- & lysboj vilken varit indragen sedan krigets början. Inga neutralitetsprickar iakttagits. Mellan sista lodningen och grundstötningen hade förflutit ca 27 minuter. Han hade ansett sig ej böra loda oftare än som skett och tätare lodningar skulle, enligt hans förmenande, ej ha haft till följd att grundstötningen kunnat undvikas. Mistsignalen från Nidingen hörts första gången 10-15 minuter före grundstötningen och ljudet då varit mycket svagt varför

FRODE 18.1.44

han fått den uppfattningen att fartyget befunnit sig långt från Nidingen
Schönmeyr inlämnat följande handling som upplästes av befh:

P.M 1) Till följd av krigsförhållandena hade vissa fyrar, fyrskepp och andra sjömärken släckts, förändrats eller indragits. Det måste anses sannolikt att om dessa ,som nedan angivits, funnits i funktion, ifrågavarande sjöolycka icke uppkommit Detta gäller beträffande följande:

1) Fladens fyrskepp, som ger mistsignaler under normala förhållanden, bar indraget.
2) Skorrens lysboj utanför Morups Tånge var även av samma anledning indrager Då fartyget passerade nära förbi den plats där denna boj låg, var dess bortovaro av väsentlig betydelse för olyckans inträffande.
3) Vinga radiopejlstation var likaledes indragen p g av krigsförhållandena. Dess betydelse för bestämmandet av fartygets läge under förhanden varanc förhållanden kan icke underskattas.
4) De Danska radiopejlstationerna ,som under fredstid finnas att tillgå på flera ställen på Danska kusten, voro likaledes p.g av kriget indragna eller satta ur funktion. Även dessas stora betydelse för navigeringen i ifrågavarande fall behöver icke närmare omnämnas.

II) Med anledning av krigsförhållandena var fartyget anbefallt att gå inom territorialgränsen. På grund härav gick fartyget i förevarande fall en helt annan väg än den som skulle använts i fredstid . Hade fredskurserna kunnat befaras, hade säkerligen fartyget passerat på bertdligt avstånd från Nidingens fyr och sålunda udgått grundstötning.

Befh: Vitsordat innehållet i den ingivna handlingen.

2e styrman Jacobsson: Varit 6 veckor ombord Haft vakten kl 08- 12.30 den 18 januari. Läst av loggen , iakttagit de djup som erhållits vid lodningarna .Vid lodskottet 08.40 trott att fartyget befunnit sig ungefär 2'W platsen för Skorren.

Maskinist Jacobsson: Varit i maskin som vakthavande 08 - 12.30 den 18 1 Genast utfört de order som givits.

Matros Andersen: Övertagit rodret kl 12 efter att ha stått utkik på backen C:a kl 11.45 för första gången hört mistsignalerna från Nidingen men ljudet hörts svagt . När han stod till rors på den av splitterskydd inbyggda bryggan ej hört några mistsignaler Tjocka. Först på kvällen den 18 1 hade man fått se fyren.

Matros Nysten: Utkik på backen från kl 12 den 18.1.Ända fram till grundstötningen hört svaga mistsignaler i tjockan som verkat komma från STB. Kort före grundstötningen fått se ett ~~Xxxxx~~ föremål som visat sig vara ettvrak som strandat på Nidingen. Nidingens fyr blivit synlig förs flera timmar efter grundstötningen som skett ca 1000 meter från fyren.

Forts

FRODE 18.1.44

Jungman Nysten: Stand by på däck och utfört arbete midskepps. Efter grundstötningen iakttagit ett vrak, men ej sett land någonstans i tjockan.

KK memorial 29.2.44 KK Sb 72

Orsaken: Tät tjocka och en i NW riktning sättande ström var till största delen orsak till G, men även otillräckliga lodningar vid angöringen av Nidingen i förening med för hög fart bidrog till olyckan.
När befh kl 12, då fartygets position i verkligheten icke var mera än omkring 1½' SSO om Nidingens fyr, satte rv kursen N 32° W, bar denna kurslinje enligt den döda räkningen, innanför Klockfotens kvastballongprick. Även om han genom lodning allaredan kl 08.40 trott sig ha stått 2' W Skorrens sedan krigets början indragna ljud-och lysboj, sade honom dock besticket att bojens förankringsplats passerats på endast 14 kbl avstånd. Då dessutom de erhållna djupsiffrorna inte gav honom någon säker vägledning, borde han, så snart Nidingens mistsignal började höras föröver och ngt på STB bog, ha låtit ta en hel serie lodskott. Dessa skulle då snart ha övertygat honom om att fartyget, i stället för att befinna sig utanför den i sjökortet uppdragna kurslinjen, stod nära en nautisk mil innanför. Befh hade då kunna stoppat maskinen eller saktat ner farten, vilken, för ett fartyg som gör 8 knop på last, bort reduceras till mer än knappa 7 knop mellan kl 09 och 12. En kursändring västvart hän utanför 40-meterskurvan hade samtidigt givit honom en säker garanti för att klara alla grundklackar syd och SW om Nidingen.
Särskilda anmärkn: Vad ombudet för Svenska Veritas ingivna P.M. beträffar är denna med avseende på punkterna 1 och 3 helt med verkligheten överensstämmande. Att däremot indragningen av Skorrens lys- & ljudboj skulle ha varit av väsentlig betydelse för navigeringen under den täta tjocka som rådde vid tillfället, är inte troligt. Ej heller hade de Danska radiostationerna - om de varit i funktion - i någon avgörande grad väglett navigatören då fartyget kröp så nära Nidingen. Slutligen vill det synas som om man ombord varit i viss mån påverkad av krigsförhållandena när det gäller kurssättningen utmed Västkusten, och lär fartyget även ha varit anbefallt att hålla sig inom territorialgränsen. Vid ett studium av sjökortet och de tagna lodskottssiffrorna, visar det sig dock att fartyget till stor del gått utanför 3-milsgränsen på distansen Tylö-Nidingen.

Ex officio Bo Bergström

77777

Frodes befh till KK 15.7.44, på anmodan

:::: Som redan vid sjöförklaringen angivits, rådde vid och före grund-

FRODE 18.1.44

stötningen tät tjocka och stark ström.Båda dessa faktorer vill jag anse som orsak till grundstötningen, dock givande den senare största vikten. Ehuru det ofta råder strömsättningar i dessa farvatten, är det dock mycket sällan som strömmen har den styrka som var rådande den 18.1.44 ,nämligen 3-4 knop, enligt fyrmästaren på Nidingen. Ehuru jag räknat med en medgående ström , kunde jag ej tänka mig att den skulle vara så ytterst hård, detta särskilt som endast lätta vindar rådde.Enligt loggen borde jag vid Grundstötningen ej ha varit längre än i höjd med Klåback och skulle således haft c:a 11′ kvar till Nidingen.Räknar jag därvid av försiktighetsskäl med en strömsättning av 1½ à 2 knop, så skulle likväl ha återstått c:a 7′. Detta syntes mig också stämma med vid senaste lodskotten erhållna ~~djup~~ större djupen ,som med det ytterst svaga ljudet från Nidingen.Med ledning av dessa faktorer och samtidigt pejling av ljudsignalen från Nidingen, ansåg jag fartyget stå så långt syd och ut från land att den därefter styrda kursen skulle burit minst 3′utanför Klockfoten. Detta såväl som de ökande djupen vid lodningarna blev också den vägande orsaken till att jag ej ansåg mig behöva minska tidsintervallerna mellan lodningarna.Sedan jag efter Grundstötningen fått positionen klarlagd, insåg jag , att ett par tätare lodskott möjligen hade avvärjt det inträffade. Anledningen till att farten ej ytterligare reducerades var att jag, med tanke på, som ovan, ~~xxxxxxxx~~ av strömsättning ej skulle bli försatt ur kurs, vilket säkerligen hade blivit fallet i ännu högre grad än som skett. Vad beträffar frånvaron av Skorrens ljud-& lysboj och sändningarna från de Danska radiostationerna, så måste jag dock anse, att dessa varit till väsentlig hjälp om de funnits. Den förstnämnda givande mig en säker position och de senare till god hjälp för utrönandet av en ungefärlig latitud. Dessutom hade båda dessa för sjöfarten betydelsefulla hjälpmedel i stor mån upplyst mig om den osedvanligt starka strömsättningen.((Här har Bo Bergström i marginalen skrivit: Ej erinran)) Att slutligen fartyget, enligt yttrandet, gått delvis inom och delvis utom 3-milsgränsen, vill jag gärna framhålla som bevis för att jag, med hänsyn till krigsförhållandena, gärna sökt hålla mig i närheten av denna gräns, men av försiktighetsskäl ej ansett det rådligt att gå innaför densamma. Med största beaktande av sjötekniske konsulentens samtliga yttranden ber ~~att~~ jag att hänsyn tages till de synnerligen svåra förhållanden som voro rådande vid tiden för grundstötningen.Undertecknad brukar iakttaga stor försiktighet vid navigeringen, och har jag tidigare under 14 års tid som befh aldrig haft grundkänning eller annat haveri till sjöss.

Högaktningsfullt

Alf Törnebohm

Befh å s/s Frode

(Intyg bifogats från fyrmästare K.Hillgren på Nidingen om hård insättande ström vid tiden för grundstötningen)

BÄRGNINGSRAPPORTER

(Sammandrag)

Frithiof: Befh Gustaf Hedbäck, 18.1 kl 12 45 i Göteborg fått order att gå ut till Frode.Avgick 13.20 i tät tjocka.Gick ut Böttö och sedan sydvart. Med ledning av Nidingens mistsignaler och lodskott kommit till strandningsplatsen och ankrat 300 meter söder om haveristen kl 17.30. Åkt över i motorbåten och tecknat kontrakt.Motorbåten hämtat en dykare över till Frode.Dykaren fann att haveristen stod bland hög stenar från fören till under lucka 3 , stävande NW på kompassen och med vraket av ss Freyr strax intill, syd Nidingen.Skador konstaterats i STB slag men övriga skador oåtkomliga . Dykaren avslutat sitt arbete kl 20.30.Läck i förliga eldrumsskottet och Frodes pumpar har fullt upp att göra för att hålla maskinrummet läns,Kl 22.10 anlände Harald & Birger med Raketen. Raketen lades långsides Frode STB förut.Lossningsmanskap från Varberg inte kunnat ta sig ut på grund av tjockan.En 4"- ångpump förts över till Frode och placerats i maskin som säkerhet.På e.m vind W6 sek.ms med rätt besvärande sjögång.Frode högg något på grundet.

Tors 20/1 kl 02 måste lossningen till Färdig avbrytas eftersom pråmen rullade så häftigt i tilltagande sjöhävning att det var omöjligt att hantera koltubbarna vid tömningen. Birger kl 18.30- 20.30 fört över en 8"- motorpump och 2 st 4"- ångpumpar från Frithiof till Frodes fördäck. Birger lagt till långsides Raketen vars winsch sedan lyfte över pumparna till Frode. Fre 21.1 den sydliga strömmen vid midnatt kastat om till nordlig, innebärande en varning att vädret skulle komma att hastigt försämras ~~och vattnet~~ att stiga Haralds kabel därför satts ombord på Frode kl 03 för att vara klar vid flottagningsförsök då vattnet stigit 1'. Kl 05.30 började det blåsa från SW och Frode fick order att hålla maskin klar. Lossningen avbröts och Birger bogserade in Raketen till Malö.Kl 06.30 började Harald draga samtidigt som Frodes maskin gick full back, Frode började strax att vrida sig något och kom flott 06.45.Vind & sjö hade på en kort stund ökat till kuling och sjön växte samtidigt så att om Frode ej kommit flott är det fråga om att hon blivit vrak.Harald bogserade nu ut Frode på grundfritt vatten Frode sedan för egen maskin gått in till Malö hamn assisterad av Harald och Frithiof och ankrade där kl 08. Då blåste SW storm.Läckaget ökat något varför en 4"- ångpump gjordes klar.Dykare tätat till kl 20.30. då vattnet i förrummet började sjunka. Birger avgick till Bua med lossningsarbetarna kl 08.20 och sedan till Gtbg. Raketen kunde ändå inte i rådande väder bogseras från Malö till Göteborg . 15-17 sek ms ,sjön bröt över skäret vid inloppet till Malö hamn.Hade Frode legat kvar på grund skulle hon otvivelaktig ha brutits itu och blivit vrak. -Lör 22.1 regnbyar och SSW 16-18 sekms. Frodes förrum läns kl 06 efter prov tätning av dykare.Sön 23.1 20 sek m s SSW-SW i byarna Mån.24.1 NW 16 sek ms

FRODE 18.1.44

med klar luft Kl 0930 avgick Frode från Malö hamn till Göteborg eskorterad av Frithiof och anlände till Sannegårdshamnen kl 15.Slangar och annat tagits tillbaka.

Harald: Befh Johann Wickman.Avgick från Göteborg släpande efter Raketen som bogserades av Birger.Anlände 22.10 till Frode.Strandningsplatsen mycket utsatt för alla vindar.Vind och ström tillsammans kan vid vissa tillfällen riva upp en sjögång som är alldeles otrolig.Ons 19.1 SW 7 sek.ms med W dyning.Kl 01 påbörjades lossning av däckslasten från fördäck till Raketen med folk från Harald, Birger,Raketen & Frode.Lossat till kl 08.Kl 05 hade vind och sjö ökat så mycket att Harald måste lämna Frodes STB-sida och ankra akter om Frode.Kl 09 tjockan lättat något.Birger avgått till Bua och kom kl 12 med 26 man som fortsatt lossa fördäckslast till Raketen.Frithiofs dykare nere och tätat . Kl 19 anlände Albert med läktaren Färdig om 100 dw-ton som förtöjdes vid lucka 3 och kl 20 30 börjat lossa från lucka 3 med folk från Harald och Frithiof.Vinden under dagen ökat till SW 10 sek ms,dyningen växte betydligt och Frode högg hårt på grundet.Torrtanken coh pannan vattenfyllts liksom båda maskintankarna. Fre 21.1 kl 06 SW 8-10 sekms,sjön växte.Harald börjat draga kl 06.30 . Efter en serie skärningar från rätt akteröver till tvärs ut om BB kom haveristen flott 06.45 ---- I Malö hamn förtöjde Harald och Frithiof på var sida om Frode och dykarställning riggades och lades under haveristen 2 dykare sänts ner för tätning med träkilar och talg fram till kl 21.

Magistratsbesiktningsinstrument

Besiktning i docka vid Lindholmens varv 27 1 44 sedan Frode indockats den 26 1 efter lossning i Sannegårdshamnen

" Förrummet fylldes till c:a 1.5', maskin- och eldrum samt kolboxar till durkarna, men kunde sedermera maskin -& eldrum hållas länsade "

Förstäven: Svetsas & putsas 1000x60x25 mm

Kölplåtar: 3 st förnyas, 3 st riktas

Botten STB: 20 plåtar förnyas, 20 riktas,slingerkölen förnyas delvis

Botten BB: 15 plåtar förnyas, 15 riktas,därtill riktning av spant och bottestockar inom berörda områden STB & BB - 200 läckande naglar förnyas Skador på intercostaler,slagbrickor etc åtgärdas

Maskin- & eldrum: Rengöras, tanktaket oljestrykes,skott och bordläggn måla

Bottentankar: Bottencement förnyas, rengöras och provas

Garnering: 75% förnyas, 50% ny garnering under kolboxarna

Luft- och pejlrör: Repareras

1ans winsch: 2 rör i koppar repareras,ny pistonstång STB, axeln riktas

Forts

FRODE 18.1.44

Propelleraxeln: Drages för besiktning
Stora pannan: Rengöres & provas
STB livbåt: 2 nya bord samt halvrundlist STB
Tunneln: Tunneln rengöres, delvis nya trädurkar eftersom vatten inträngt genom ett brustet rör
Ballastpumpen: Nya pistonstänger, 12 nya käglor & 12 nya säten, bussningarna omsvarvas, slider & slidplan justeras, ång- & vattenkannorna förnyas
Donkeypumpen: Sliderna förnyas, slidplan planas, kannor & ringar på vattensidan förnyas, nya ringar på ångkannorna, slitkanter i cylindrarna bortslipas
Förlorade inventarier: 2 luckpresenningar, 12 st 16' långa däckslaststöttor 300 löpfot bräder och 170 löpfot plank, 60 famnar 3" manillatross, 3 rullar koksnät av 6' bredd, 2 st 20 ' långa surrningsbommar till lucka 2 (helt förstörda)

Rep kostnad 113 045:- kr

Reparationen avslutad den 14.4.44

LASTEN

40 ton koks kastats överbord, värde 1521:72 kr

Brev 23.2.44 från Emil Henriques, SKN, till adv CL Schönmeyr

Broder!

Befh på Frode har i journalutdraget gjort följande anteckning:" Enligt förordning beslutat följa 3-milsgränsen." - Det vore av intresse erfara vad befh härmed åsyftar. Mig veterligt finns det icke några bestämmelser som säga att fartyg på Västkusten hava någon skyldighet att hålla sig inom 3-milsgränsen. På Ostkusten fanns det dylika bestämmelser under den tid då ryska ubåtar huserade i Östersjön, men även denne bestämmelse är ju sedan lång tid ur kraft, ehuru man nog tyvärr får räkna med att den kommer till livs igen. På Västkusten känner jag icke till några dylika bestämmelser efter april 1940 , men det kan ju vara möjligt att Frodes befh erhållit några särskilda instruktioner och det vore därför intressant erfara huru härmed förhåller sig. Jag har kanppast den uppfattningen att man kan påstå att de indragna sjömärkena haft någon alltför stor betydelse för grundstötningen och personligen har jag nog den känslan att kaptenen navigerat litet vårdslöst i den täta dimman. Jag är ju emellertid icke någon expert på navigationsfrågor så den sidan av saken vill jag icke uttala mig om alltför bestämt.

Din tillgivne
Emil Henriques

FRODE 18.1.44

1/3-del Krig

Den 19.6.44 meddelades Veritas advokat Schönmeyr av SKN att "Nämnden beslutat ersätta rubr haveriskador med 1/3edel under Krigsförsäkringen".

Assurans

SKN 17.10.44 till Svenska Veritas utbetalat kr 63830:75

SKNEII Dispacher

Dispache, Gtbg 14.9.44

Dispachör Kaj Pineus Dispachen upprättad för att bestämma Svenska Veritas ersättningsskyldighet som kaskoassuradör.
Summan för gemensamma haveriet kr 99564:29.
Summan för fartygets enskilda haveri 111 787:76.
Göteborgs Bogserings & Bärgnings AB fått 85000:- i bärgarlön
Svenska Veritas ålagts betala försäkringsgivaren 76648:15 plus 111787:96 = totalt 186 435:91.

Egna noteringar

Nidningen en vrakkyrkogård

Styrande av marinen anbefalld kurslinje grundstötte Frode på Klockfotsrevet ett stenrev som sträcker sig i syd och väst om Nidingens västligaste udde c:a 750 meter ut mot havet. På detta rev grundstötte 63 fartyg mellan åren 1894 och 1944 och många av dessa blev vrak. Frodes räddades i sista stund när det redan börjat blåsa upp till storm på den för alla vindar utsatta strandningsplatsen.

Historik

Lastångare på 1365 brton byggd 1898 vid Grangemouth Dockyard Co i Grangemouth av stål (Ex Bravo, E M Dalgas) Tillhörig red AB Frode (Kamrer H Selander) i Stockholm 580 ihkr triplemaskin från Hutchinson & Co, Glasgow 2400 dw Inköpt Bravo jan 1934 från red AB Bravo (Nils Rosenquist) i Simrishamn som i juni 1933 på exekutiv auktion inköpt Bravo från ett partrederi i likvidation i Brantevik ,vilket i maj 1928 inköpt E M Dalgas från red AS Svendsen & Christensen i Köpenhamn I dec 34 kolliderade Frode vid Finngrundet med 3-maskskonerten Albert av Lerberget som bogserades i hamn flytande på trälasten - Den 29.7.41 på resa Emden-Kiel i barlast rammade Frode i konvoj vid Borkum ss Bernhard av Hamburg på 592 brton (B -20) som sjönk efter 20 minuter (Se 29.7.41) Den 26.6.42 bombskadades Frode i Bremen (Se detta datum) Frode var av den traditionella Three-islandtypen med 2 förluckor, en akterlucka och 2 master (Aktermasten på förkant av akterluckan) -På resa Kramfors-London med rums-och däckslast av 999 stds virke kom Frode 5.8.45 in till Sundsvall med 30° BB slagsida p g av läckage i en trimtank Resan fortsattes 7.8 sedan 40 stds däckslast lämnatspå kajen

<u>FRODE</u> 18.1.44

På resa Norrsundet-Hull med 748 stds plank & bräder fick Frode 13.6.49 växande slagsida i motsjö och överspolning vid Skagen och måste gå tillbaka till Göteborg dit hon kom 20.6 på fm med 20° BB slagsida och genast började lossa däckslasten i Sannegårdshamnen Det befanns att skottet mellan bottentank 3 & 4 var sönderrostat vilket bidragit till slagsidan Även nu fick 30 stds last lämnas i Göteborg - Den 18.8.52 sökte Frode åter nödhamn för 20° BB slagsida på resa Gävle-London med 748 stds virke varav 244 stds på däck Hon kom nu in till Oscarshamn och det befanns att minst 2 bottentankar BB sprungit läck och vattenfyllts. -

I febr 1953 såldes Frode till nedskrotning för 16750 pund till British Iron & Steel Co Ltd i London Rederiet gick i likvidation 1955.

GUNDBORG SEGRELL 27.1.44

FLYGLARM, ÖVERFLYGNINGAR, STORM OCH KOLLISION PÅ RESA TILL EMDEN

Rapport

Avgick Oxelösund mån 17.1.44 destinerad till Emden. Last av 2224 ton malm Djupg F 16′-A 17′11″ 19 ombv

Tors 27.1 kl 04.10 å Altenbruch redd kolliderat med trälastade ss Fritz S av Våborg ,som rände på den till ankars liggande G.Segrell. Vind SSW3-4, ingen sjö, mulen luft, fyrsiktigt väder.1e styrmans vakt, utkik på bryggan Ottendorf fyr i magn S 66° O ,Altenbruchs fyr i S 80° N. Fritz S iakttogs c:a 5 minuter före kollisionen.Tidvattnet var utlöpande.Ingetdera fartyget avgav någon signal. Fritz S. avlägsnade sig i mörkret utan att uppge namn och utan att ta notis om kollisionen.Gundborg Segrell fått ett stort hål i källaren och tvättrum,eldarskans och poopdäck upprivet på STB sida. Rorledning,pollare,halgatt, räckverk,ställning för roderkistan och dess trall samt div inventarier i skans och källare förstörda eller fallna överbord.

Cuxhaven 31.1.44

Sven A.Haddorf

Befh

SKNEIII 291

Journalutdrag.

Mån 17.1.kl 14.30 avgått Oxelösund-Emden med 2224 ton järnmalm.

Tis 18.1 kl 22.40 passerat Sandhammaren.

Ons 19.1 05.40 ankrat p.g av tät tjocka. Tjockanlättat något 20.15, fortsatt och 20.55 passerat "Punkt P."

Tors 20.1 Kl 00.10 Ankart vid ankarplats "K" i tät tjcoka.Hivat upp och fortsatt 06.25 då tjockan delvis lättat. Kl 18.30 flyglarm.Ankrat vid Kie fyrskepp.Beskjutning mot överflygande plan hördes. Kl 20.50 "Faran över." Kl 21 fortastt under lots ledning. Passerat kontrollen vid Laböe kl 22--22.50. Förtöjt i Holtenau sluss 23.50.

Fre 21.1 00.25 avgått från slussen. Kl 07.50-08.40 passerat Brunsbüttel sluss. 10.40 ankrat på Altenbruch redd. Kl 14 lättat o fortsatt. Passerat Cuxhaven kl 15 och fått BO och 2 marinsoldater ombord. Ankrat 16.45 vid Elbe 2 på order från BO. Flyglarm 21.30- 23.10. Beskjutning av överflygande plan.

Lör 22.1 Flyglarm kl 00.00-01.00. Intensiv beskjutning av överflygande plan. Kl 02 lättat ankar och avgått under tysk marineskort ochunder BO:s ledning. Vind SW 5. Motsjö och sättning. Kl 05.10 på order av BO gått ur eskorten och vänt på grund av hårt väder och motsjö eftersom fartyget p.g av dåliga bunkerkol inte kunnat hålla tillräckligt ångtryck. Växande motsjö med hård sättning. Kl 07 ankrat vid Elbe 2. Vind WSW9. Avsänt telegram till Erzhaeger i Hamburg att fartyget måst vända. Anhållit om

GUNDBORG SEGRELL 27.1.44

närmare lossningsplats. Erhållit telegramsvar att lasten måste lossas i Emden. Kl 16.20 fått order från krigsfartyg att gå in till Altenbruch redd och ankra då stormen väntades öka i styrka. Omdelebart lättat och avgått med lots ombord. Kl 18.30 avlämnat BO och signalmän i Cuxhaven. Kl 19 ankrat på Altenbruch redd i hård SW storm med regnbyar.

Sön 23.1 09.15 hivat upp och skiftat ankarplats.Åter ankrat 09.20.Vind WtS 11-12 Beaufort. Hårda regnbyar.

Mån 24.1 Till ankars. Vind WtS- WNW-Sydlig,styrka 8-10.Hårda regnbyar.

Tis 25.1 till ankars. Vind SW 8, regn ,på em uppehållsväder.

Ons 26.1 till ankars. Vind NW-SW 9-4.skyad luft.

Tors 27.1 till ankars. Kl 04.10 påräñd av en obekant ångare som rev upp ett stort hål i STB låring,bordläggning och däck.Det främmande fartygets stäv trängde in i tättrummet, källaren och de båda aktersta hytterna i skansen varvid de där liggande kastade ut på durken,dock utan att till synes skada sig. Trädäcket revs upp och försköts föröver varvid på däck stående olja från poopwinschen,uppblandat med regnvatten skadade kojutrustning och mattor.Inredningen i tvättrum,Källare och eldarskansen skadades svårt så att skansen blivit obeboelig. Roderledning,pollare, halgatt,räckverk, ställning för rorledningstrall och roderkistan samt den el. installationen ramponerades och en del inventariet gicköverbord eller förstördes. De på poopen som tullsignal uppsatta gröna & vita lanternorna blev obrukbara.Ankarlanternorna brunno före, vid och efter kollisionen klart och dessutom lyste ankarvakten matros Berg från bryggan med ficklampa mot den annalkande ångaren då han såg att den kom i farlig närhet. Gundborg Segrell låg an OSO vid tillfället. Ankarpejlingar,som omedelbart togs, utvisade att ångaren inte drivit utan fortfarande hade Ottendorf fyr i magn S 66° O, och Altenbruch fyr i S 80° W. Lots ombord var Albert Vogt. Den främmande ångaren försvann i mörkret utan att ta notis om kollisionen eller uppge namn. Antagligen var det dock finska ss Frtiz S. vilken dagen innan legat till ankars c:a 600 meter W om Gundborg Segrell. Ankarvakten på bryggan kunde höra att det ropades på svenskaatt ankeret var uppe. Något regn vid tillfället. Kl 13.40 anlände bogserbåtarna Heros och Südamerika VII medförande order från assuransombudet i Brunsbüttel att anlöpa Cuxhaven för reparation. Omedelbart avgått,delvis med hjälp av egen maskin. Fartyget styrdes med reservstyrinrättningen. Fått hamnlots 15.30. Kl 16 förtöjt i Fischereihafen,Cuxhaven. Flyglarm kl 19.07- 20.30. Plan flygit över och luftvärnet skjutit spärreld. Kl 20.30 signalen "Faran över."

Fre 28.1 Utrymt eldarskans och källare. Påbörjat reparationsarbetet. Lloyds och Assuransens ombud samt befh besiktigat skadorna.Beckman Werft utfört

GUNDBORG SEGRELL 27.1.44

Rederiet till SKN,Sthlm 29.1.44

Den provisoriska reparationen i Cuxhaven beräknas taga 10 arbetsdager. Enligt hittills inkomna rapporter synes hela skulden till kollisionen vara att tillskriva finska ss Frtiz S.SÅAF är i förbindelse med vederbörande i Tyskland beträffande reparation etc.

Assurans

Ej krigshaveri enlig SÅAF 18.12.45,"För övrigt har motparten ersatt skadorna
Reparationskostanden = 24190:- kr. Avfört på SKN 6.3.46

SKK Sb 83 Crew list

Befh Sven Alexander Haddorf, Linnégatan 16,Sthlm, 24.1.87 (Sedan 1928)
1e styrman Ernst Gunnar Zetterstam, Ö.Promenaden 43,Norrköping,5.10.94
2e styrman Einar Fabian Eriksson, Karlbergsvägen 32B,Sthlm, 28.5.15
Chief Olof Albert Karlsson, Åvik,Hudiksvall, 29.5.90
Maskinist Johan Valdemar Cederberg, Ö.Olskroksgatan 6,Göteborg, 16.3.89
Föreståndarska Elisabeth Åberg, Östgötagatan 72A,Sthlm, 30.11.00
Kokerska Johanna Augusta Hessling, Tavastgatan 27,Sthlm, 7.7.98
Matros Axel Bernhard Henriksson, St.Drottens gatan 10,Visby,21.1.88
Matros Karl August Berg, Arildsgatan 5,Malmö, 29.3.06
Matros Sven David Skoglund, Säbbågatan 20,Härnösand, 5.2.17
Lättmatros Ove Reinhold Hansson, Roalöf 18,Färlöf, 29.11.17
Jungman Karl Rune Ingemar Petterson, Gottsta, Hallstavik, 7.10.24
Jungman Stig Tage Olofsson, Vårholma,Vaxholm, 26.11.26
Smörjare John Percy Bergstrand, Tribo, Söderfors, 22.10.12
Eldare Holger Lundgren, Norrskensgatan 7,Arvika, 12.6.12
Eldare Nils Ivar Molin, Hälsingegatan 8, Sthlm, 9.11.18
Eldare Ture Verner Karlsson, Hammarö, 2.5.00
Lämpare Nils Rickard Nilsson, Stuvsta, 6.8.84
Maskinelev Sven Erik Ingvar Isaksson, Lister Mjällby, 4.10.25

Lotsintyg

Am 22.1 44 am 19 Uhr ankerte ich mit dem Schwed.D.Gundborg Segrell , welcher schlechten Wetters wegen von Elbe 3 zurückbeordert war, auf der Reede von Altenbruch. Am 23.1 morgens wurde der Ankerplatz Nördlich der Schwarzen Tonne 18 verlegt.Altenbruch peilte r/w 255° (auf der Grenze fest Rot und 4 Blitz Weiss),Osterende-Groden abgeblendeter Sektor,Neufeld 2 Blitz Weiss,Otterndorf r/w 109°.

Am 27.1 um 4.10 Uhr wurde ich durch einen heftigen stoss geweckt,eilte am Deck und sah einen anscheinend mit Holz beladener Dampfer an STB achteraus treiben,welcher G.Segrell hinten an STB Poop oberhalb der Wasserlinie getroffen sowie schwer beschädigt hatte, und mit einer art Scheinwerfer

GUNDBORG SEGRELL 27.1.44

beleuchtete. Name und Nationalität des Schiffes bleiben unbekannt. Wind SW 4, bedeckte luft, gut Feuersichtig. Der Ebbstrom hatte eingesetzt - HW in Cuxhaven 2.03 Uhr - .Gundborg Segrell lag OSO der Kompass an. Die Peilungen waren unverändert, die Ankerlampen brannten Vorschrifts-mässig, die Wache befand sich auf der Brücke. Da das Rudergeschirr völlig gebrauchsunfähig war, wurde das Handruder klargemacht. Gegen 13.40 Uhr wurde Anker gehievt,unter assistenz de s/d Heros und Südemarika VII nach Cuxhaven gedampft und das Schiff im Fischereihafen vertäut.

A.Voegt, Seelotse,Cuxhaven.

KK memorial 9.3.44

Under förutsättning att det svenska fartyget icke draggat sitt ankare och att ankarlanternorna brunno så klart som de Tyska avskärmningsbestämm-elserna tillåter, bär den finska ångaren ensam skulden till ombordlägg-ningen.

Ex officio

Bo Bergström

(Sjöförklaring ansetts onödig.)

Historik Eget

Se 27.9.43 Övriga krigshaverier: 6.8.44

BURGUNDIA 29.1.44

SKAKATS SÅ OFTA AV MAGNETMINEEXPLOSIONER ATT DET INTE SÄRSKILT NOTERATS

Journal

Fre 28.1.44 07.30 avgått från Bremen med full last av koks.Djupg F 16'6" A 17'. Skiftat lots kl 13 och fått en signalmatros ombord i Bremerhaven. Kl 15.35 ankrat för natten vid Hoheweg. Kl 19.30 fått signalmeddelande från Hohewegs signalstation att fartyget ej får avgå före dagsljus.

Lör 29.1 07.35 fått signalmeddelande att kvarligga enär farleden måste minsvepas. Minsvepningsplan flugit över fartyget kl 13 och 2 minor exploderat c:a 300 meter för om stäven. Våldsamma skakningar i fartyget

Sön 30.1 Legat t. ankars hela dygnet. Flera flyglarm. Kl 15.30 hört en minexplosion på avstånd.

Mån 31.1 08.45 anropat Hoheweg och sänt telegram till Carl Schulle i Bremen att fartyget ligger t. ankars vid Hoheweg. Kl 14.30 kom lotsbåten långsides och varskodde att spärren hävts och att fartyget kunde avgå. Lättat 14.45 och fortsatt. Ankrat 19.30 innanför Elbe 2 fyrskepp enär det var för sent attpassera spärren vid Cuxhaven.

Tis 1.2 07.30 lättat o fortsatt. Kl 13 förtöjt i Brunsbüttel sluss. Kl 21 anlänt o förtöjt i Holtenau sluss. Avgått 21.40. Kl 22.30 ankrat vid Laböe enär farleden mellan Kiels fyrskepp och Fehmarn Bälts fyrskepp var spärrad p.g av minor och det blåste halv SW storm.

Ons 2.2 kl 07 lättat och fortsatt.Kl 08 lämnat lotsen vid Kiels fyrskepp. 08.20 ankrat i närheten av fyrskkept i väntan på attleden skulle friges för trafik.Spärren hävts kl 09.40.Lättat och fortsatt resan mot Stockholm.

Ombord 4.2.44

Carl R.Larsson	C.E.Olsson	O.Horndahl
1e styrman	Befh	2e styrman

Besiktningsinstrument

Ing Sten Haeger besiktigat i docka vid Götaverken 12.6.44 ff

" Från ovanstående tillfälle torde em del av de konstaterade plåtskadorna föreskriva sig. Men andra, ganska svåra och omfattande skador fastställt som enligt min uppfattning ej kan ha uppkommit vid minexplosionerna i januari 1944.Befälet upplyst mig att fartyget sedan den senaste dockningen den 2.10.43 upprepade gånger varit uysatt för våldsamma skakningar vid minexplosioner,vilka dock ej särskilt journalförts,enär dylika minexplosioner ofta förekommit och några särskilda synliga skador ej obs. omedelbart efter explosionerna. Vid dockningen 2.10.43 fanns inga som helst skador på propeller och bordläggning,och som fartyget ej varit utsatt för någon kollision eller grundstötning sedan dess, måste samtliga nu konstatarade skador ha uppkommit vid dessa upprepade minexplosioner som fartyget utsatts för på Tysklandstraden. "

BURGUNDIA 29.1.44

Bordläggningen: Ganska illa medfaren av de våldsamma tryckvågorna och skakningarna vid alla minexplosioner. 2 plåtar i kölstråket måste riktas.En plåt förnyas om STB där 14 plåtar måste riktas, en del av dem på 2-3 ställen, och 8 losstagas för riktning. På BB sida förnyas 2 plåtar, 11 tas ut för riktning, 8 riktas på plats.
33 spant riktas STB, 36 om BB. STB slingerköl riktas och omnitas i förkant. 696 lösa naglar i bottenstockar,balkar etc omnitas efter riktning av bucklorna i bordläggningen.
120 läckande naglar och 12 meter växel i bordläggningen tätgöras.

Lastrummen: 146 cementtätningar förnyas,225 kvms bottencement läggs i tankarna,213 fack rännstenar i rum och kolboxar rengöres.

Propelleraxeln: Vid dragning befunnits nersliten 8 mm i hylsan vilket talar för att axeln utsatts för osedvanligt våldsamma skakningar så att axeln rubbats ur sitt läga och repats.Hylsfodret måste förnyas och Cederwallsboxen ompackas med påläggning av ny vitmetall
För dessa arbeten måste propellertunneln delvis losstagas.

Kostnader: 56.175:- kr
Vid reparationen utfördes arbeten för rederiets räkning för 15000:- inkl. installation av en magnetmineskyddsanläggning.
Burgundia anlände till Götaverken 2.5.44 och låg vid varvet till 22.7 varav flera veckor i väntan på ett nytt hylsfoder. Reparationerna fortsatt vid kaj till 2.8.44.

Assurans

SKN 6.11.44 till SÅAF betalat 64.498:51 för skada & kostnader.

Historik

Se 5.5.42

Övriga krigshaverier

16.3.41, 4.5.43, 29.1.44

WIRIL 7.2.44

RÖDA KORS-FARTYG BOMBAT I BRAND I CHIOS HAMN AV BRITTISKA ATTACKPLAN. TRE DÖDADE, 2 SVÅRT SÅRADE, 5 MAN LÄTTARE SÅRADE

Rapport

Mån 7.2.44 förtöjt vid kaj i Chios hamn i Grekiska arkipelagen utsatt för Engelskt flyganfall kl 11.40. Rumslast av 495 ton vete, 50 ton styckegods samt på däck 6 bensinfat. Laber sydlig vind, skyad luft. Fartyget bombats i brand.Hela midskeppspartiet utbränt. Generatorerna vattenskadade. Av de 20 ombordvarande dödades Röda Korsdelegaten Nils Erik Nilsson,Hörby,30 år, 2e styrman Sven Gustav Brandt,27 år och lättmatros A.Koufopantelis,Pireus. Maskinchefen David ReinholdÖhrberg,Spånga,och lättmatros Christos Tsioros sårades svårt och 5 man fick lättare skador. (1e styrman, lättmatros Isaksson, jungman Blomkvist, mässuppassare Lundberg och motorelev Papagondonas.

Journalutdrag

Mån 7.2. kl 07.30 fortsatt lossningen med tre gäng till kl 11.30 då arbetarna gick till middag.Då risk för regn förelåg luckades på och presenningarna sträcktes över luckorna.Över 2ans och 3ans luckor låg presenningar med påmålade Röda Korsmärken väl utsträckta.Ny svensk flagg var hissad. På aktertoppen var Röda Korsflaggan hissad.Den var påstucken en stång och vajade således över masttoppen,väl synlig. Sedan arbetarna gått iland började besättningen förhala fartyget akteröver ledda av 1e styrman Killman som stod på kajen. Kl 11.40 anföll på låg höjd 6 Engelska plan som fällde spräng- och brandbomber över hamnen och besköt fartyg och kaj med automatvapen. Vid första anfallet träffades Wiril av en brandbomb som antände sex bensinfat som stod på fördäck om BB mot salongsskottet.Då frisk vind blåste spred sig elden med rasande fart över hela bryggan. Alla tillgängliga skumapparater togs i bruk,brandslangen drogs snabbt ut och vatten kom genast på däck. Övermaskinisten hämtade upp eldsläckningsapparaten från maskin.Nu återkom planen i ett andra låganfall och beströk fartyget och kajen med automateld och en bomb exploderade nära aktern varvid fartyget skakades svårt. Matros Koufopantelis dödades och övermaskinist Öhrberg sårades svårt ombord.Någon observerade att planen vände och ämnade anfalla igen varför besättningen skyndsamt försökte lämna fartyget. Övermaskinisten fördes till sin hytt där befh anlade ett första förband.Nu hade flygarna vänt och kom tillbaka för tredje gången svepande med sin kulspruteeld över fartyg och kaj. Motorman Stjernström kom nu och meddelade befälhavaren att alla hade lämnat fartyget och att även han önskade gåiland för att söka skydd. Befh bad honom att hjälpa övermaskinisten iland sedan befh förbundit honom. Då befh sedan lämnade fartyget och kom ner på kajen låg där följande svårt sårade: 2e styrman Brandt,

WIRIL 7.2.44

doktor Nilsson, svenske konsuln Frangakis,lättmatros Tsiores samt flera andra okända personer.1e styrman Killman,som lätt sårats av splitter,hade nu skaffat fram några dragkärror på vilka de sårade lastades för att föras bort från det farliga hamnområdet och vidare till sjukhus. Maskinist Hansson varit honom behjälplig. Elden hade under tiden spritt sig så att hela midskeppspartiet stod i lågor.Då flyglarm nu var rådande dröjde det en tid innan stadens brandkår kom ner till fartyget.Ungefär kl 12.30 var släcknigsrabetet igång,kl 16 var elden begränsad och sedan pågick eftersläckning hela natten. All inredning midskepps var då totalt utbränd liksom proviantförrådet i mellandäck.Alla el.kablar från maskinrummet var avbrända.De som bodde midskepps hade förlorat alla tillhörigheter och alla fartygets handlingar gick förlorade så när som på besättningens avräkningsbok. De av besättningen som bodde akterut fick kl 16 order att ta iland sina tillhörigheter. Då besättningen efter det andra angreppet flydde från fartyget och kom upp i en tvärgata till kajen ropade lättmatros Isaksson att lättmatros Tsioros hänger livlös i en wire akterut.Då uppassare Marklund hörde detta vände han tillbaka och lyckades dra upp Tsioros på kajen.Under anfallet dödades matros Koufopantelis.Svårt sårade blev doktor Nilsson som avled senare på dagen.Styrman Brandt fått skottsår i höften och i båda benen Övermaskinist Öhrberg fått ett skott i högra underbenet.Lättmatros Tsioros fått högerfot avskjuten och vänster ben svårt skadat.Lättare sårade av splitter var 1e styrman Killman,lättmatros Isaksson,jungman Blomkvist, uppassare Lundberg och motorelev Papadongonas. Tysk militär och grekisk polis utsattes att vakta fartyget sedan besättningen inkvarterats iland.Läkarna har anhållit om skyndsam tansport av blodtransfusion och läkemedel från Atén hos de Tyska myndigheterna på platsen vilka omedelbart avsänt telegram till Atén därom.

LAST OMBORD var vid flyganfallet följande: För Samos c:a 80 ton vete,för Chios 405 ton vete löst i rummet,2 fat bensin, 70 tomfat och ett parti tomsäckar. Last för Mytilene: 1600 lådor mjölkpulver, c:a 92 säckar bönor, c:a 1 ton socker, 20 lådor läkemedel, 4 bensinfat, en st bilring och för RK-delegaten 5 lådor proviant..

Tis 8.2 Eftersläckningen pågått till kl 07.Fartyget har svår BB slagsida. På förmiddagen flyglarm varför alla avlägsnat sig från kajen.Fortsatt lossningen för hand kl 16. Spannmålen i såväl för-som akterrum är betydligt vattenskadad.Då fara för flyganfall ständigt råder under dagen vill arbetarna lossa nattetid.Fått låna kök i Tyska myndigheternas hus där fartygets kökspersonal tillagar maten. Förutom polis har fartyget anställt en vaktman från land. Ett tysk sjöflygplan anlände på f.m med blodtransfusion och läkemedel.Bärgat en del brand- och vattenskadad skeppsproviant samt BB livbåt som hängde i aktertaljan.2:ans BB lastbom

gick överbord vid flyganfallet. Bogen, master, bommar,livbåtar samt återstående delar av salongshuset är genomskjutna och visar tydliga spår efter explosiva projektiler. Förstag och flera topprep har blivit avskjutna. Alla el.kablar från maskin till winschar,ankarspel etc ha förstörts av eld Stora mängder släckningsvatten har runnit ner i maskinrummet. Doktor Nilsson har jordfästs. På kvällen avled 2e styrman Brandt .Lättmatros Isaksson har inlagts på sjukhus.

Ons 9.2 Lossning för hand kl 00.00-04.00 och 16.30 - 24.00. Under natten har fartyget fått stark STB slagsida,troligen av den mängd vatten som pumpats över eldhärden.Då hjälpmaskinerna är ur funktion har ingen länsning kunnat ske. Underhandlat med myndigheterna om att få låna en pump. På förmiddagen uppriggat nerskjutna bommar samt röjt upp ombord Styrman Brandt jordfästs på e.m. Uppsagt motorleeverna Karras och Papadongonas som ej önska vidare delta i uppröjningsarbetena ombord. Lämnat iland 9 fat olja så att stadens elverk kan hålla ljus för lossningen under natten. Matros Jonsson endast arbetat en timme samt lättmatros Granberg och jungman Blomkvist c:a en kvart vardera. Pejlat rännstenarna: SBF = 40″ ,SBA = 25″ ,BBF omöjligt att pejla, BBA= 0″ . En del folk från land har deltagit i uppröjningsrabetena. Fartygets generator står delvis under vatten.

Tors 10.2 Lossning för hand mellan kl 00.00 och 04.00 samt 16.30- 24.00. Upprö ningsrabetenea pågå med hjälp av folk från land.Den av borgmästaren igår utlovade pumpen hade för korta sugslangar varför ingen länsning kunnat ske. Den Tyske kommendanten har lovat ställa en pump till vårt förfogande.Fortfarnade STB slagsida trots lssning från denna sifa. Matros Jonsson och lättmatros Granberg ej i arbeteö Jungman Blomkvist har arbetat en timme.

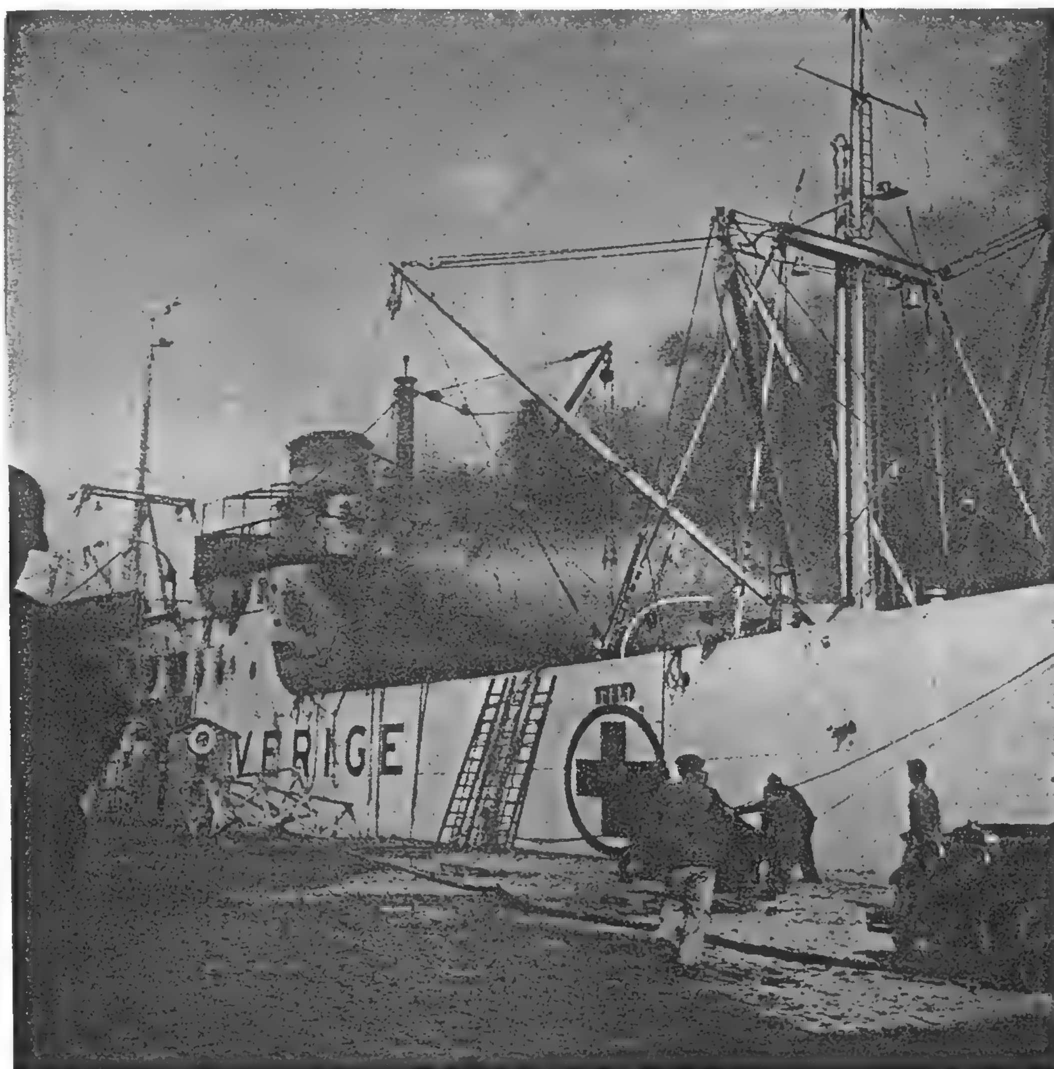
Fre 11.2 Lossat för hand ~~samma tider som föregående dygn~~ kl 00.00-03.00 då lossningen måste avbrytas på grund av tilltagande STB slagsida. På kvällen har en el.pump installerats i maskinrummet kopplad till ström iland. Då den inkopplats börjat länsningen. Slutat länsa kl 24 då pumpen gått sönder och inte går att laga ombord. Generatorerna nu över vatten. Tillkallat Lloyds agent och 3 sjökaptener för att hålla en tillfällig besiktning. Lloyds agnet, herr Pissis,frånsagt sig uppdraget enär han ej längre anser sig representera Lloyds.De övriga tillkallade utfört besiktningen. Ingen lossning på kvällen på grund av slagsidan. Div. uppröjningsrabeten underdagen med folk från land. Matros Jonsson driftat hela dagen.Granberg och Blomkvist arbeteat kl 18-21.

Lör 12.2 Kl 08 från land börjat uppröjningsarbetena efter branden.Fortsatt länsning av maskinrummet för hand. Hård sydlig storm med sjöhävning i hamnen. Då besättningen igårkväll kl 18-21 hjälpt till att få ner och

WIRIL 7.2.44

monterat pumpen i maskinrummet förklarade de att de nu är så trötta att de inte kan arbeta.Folk från land har anlitats för att förstärka förtöjningarna och att fendra av. Lossat kl 16-23 då arebetet avbrutits av slagregn.Gjort upp förteckning över avlidne lättmatrosen Koufopantelis och lättmatros Tsioros tillhörigheter. Allt folk som hittills anlitats för uppröjningsarbetet mm har betalats med spannmål eftersom RK-kommittén inte har ställt kontanta medel till fartygets förfogande.

Sön 13.2 Lossat kl 16-20.30 då fartyget var loss så när som på sopor, Vattenskadad spannmål och ettparti tomsäckar och tomfat. Arbetarna fortsatte kl 21 att länsa vatten från lastrummen med pytsar. Vattnet stod då ovan durken på STB sida. Kl 24 var allt vatten ovan durken ute.



Wiril i Chios 7.2.44

Mån 14.2 Lossning kl 00.00-01,00 av vattenskadad spannmål.Fortsatt och avslutat länsningen av maskinrummet.Sedan fortsatt med länsningen av rännstenarna.Arbetare från Röda Korset fortsatt lossningen med att ta iland de vattenskadade tomsäckarna.Akterrummets ränastenar bräckts upp. Ingen spannmål hade trängt ner. Sydlig vind och hårt regn hela dagen. Jonsson firat hela dagen, Granberg arbetet 2 timmar,Blomkvist sjuk.

WIRIL 7.2.44

Tis 15.2 Fortsatt länsning för hand från förliga rännstenarna med hjälp av folk från land till kl 11 då arbetet avslutades på grund av hårt regn. Blomkvist sjuk. Bärgning av div inventarier. Firat ner STB livbåt på kajen för att uppväga slagsidan.Konfererat med övermaskinisten angående hjälpmotorerna.

Ons 16.2 Fortsatt med handlänsning och uppröjningsarbetena med hjäp av folk från land. RK-arbetare fortsatt lossa det brandskadade tomsäckspartiet. Öppnat upp rännstenarna i förliga lastrummet. Ingen spannmål trängt ner.

Tors 17.2 Fortsatt med handlänsning samt uppröjningearbetena med hjälp av folk från land. Avslutat länsningen av rummen. Återstår 8"- i STB förliga rännsten. För övrigt fartyget läns. Vicekonsulatet i Chios utfärdat ny sjömansrulla.Avfört 2e styrman Brandt och lättmatros Koufopantelis från rullan. Avmönstrat motoreleverna Papadongonas och Karras samt lättmatros Tsioros. Anhållit hos de tyska myndigheterna om hjälp att få de el.ledningarna reparerade. På grund av svenske konsulns sjukdom är sjöförklaringen uppskjuten tills vidare. Öhrberg ej avmönstrat eftersom läkarna förklarat att han skulle bli bra inom c:a 8 dagar.

Fre 18.2 Försökt anskaffa elektriker men det har ej lyckats. Röjt upp på mellandäck akter med hjälp av folk från land. Det sista av det brandskadade tomsäckspartiet har tagits ut av fartygets folk och fartyget är nu slutlossat så när som på 70 fat dieselolja. Lättmatros Isaksson börjat arbeta.Blomkvist sjuk. Johnsson ej i arbete (driftat). Natt- och dagvakt från land.

Istanbul 8.5.44
H.Isberg
Befh

Crew List (Kompl SKN)

Befh Henning Johan Albert Isberg,Kinmansonssvägen 56,Hägersten,13.5.96 Lidingö, befh sedan 31.3.43. (Ex Thule)
1e styrman Hans Robert Killman,Slipgatan 16,Sthlm, 18.3.12 Väsby(31.3.43)
+ 2e styrman Sven Gustav Brandt, Styraregatan 18,Falun, 15.9.16 Hedemora
Chief David Reinhold Öhrberg, Vintergatan 24,Spånga, 18.8.87 Öregrund
1e maskinist James Herbert Hansson, Svartebäcksvägen 24,Gtbg, 19.12.93
2e maskinist Herbert Henry Ullmert, Spångatan 23,Malmö,19.11.06 Nässjö
Stuert Jöns Edvard Svensson, Frisgatan 25,Malmö, 7.4.91
Kock Karl Erik Jansson, Slipgatan 16,Sthlm, 5.9.13
Salongsuppassare Sigurd Emanuel Marklund, Bjurön,Uttersjöbäcken,29.5.12
Mässuppassare Alf Theodor Lundberg, Åsögatan 95A,Sthlm, 21.12.20 Sthlm
Matros Johan Hjalmar Jonsson, Duvnäsgatan 5,Stockholm, 24.6.91
+ Lättmatros Anargyros Koufopantelis,Fotiv Koritsa 286,Piereus,-99 på Chios
Lättmatros Tore Adolf Sigurd Isaksson, Persnäs,Kalmar I, 30.1.17

forts

WIRIL 7.2.44

Forts crew list

Lättmatros Christos Tsioros, Patissa 376,Athens, f-18 i Aten
Lättmatros Björn Arne Sture Granberg, Drottninggatan 164,Sthlm, 24.11.18
i Stora Skedvi församling (31.3.43)
Jungman Karl Erik Valdemar Blomkvist, Johannedalsgatan 19,Göteborg,15.9.23
i Göteborg (31.3.43)
Motorman Karl Sune Stjernström, Skärsta,Hallstavik, 26.2.24
Motorelev Johann Papadongonas, Kaningos 27,Athens,15.4.20 Athens
Motorelev Johann Karras, Athens, 1.4.15 Athens
Röda Korsdelegat,fil.dr Nils Erik Nilsson,Hörby,30 år(Norra Ljunga,Jönköping, han skulle den 8.2 ha gift sig med dottern till den svenske konsuln i Chios, som blev svårt sårad vid anfallet.

Maskindagboken

Mån 7.2 Börjat med halning av 3ans kolv på STB motor.Arbetet avslutat vid flygangrepp omkring kl 11.45.Av maskinpersonalen blev övermaskinist Öhrberg skadad samt motorman Papadongonas.Den övriga maskinpersonalen var behjälplig med transport av sårade till sjukhus.Maskinist Hansson fridag.Hjälpmotor I stoppad av maskinist Ulmert omkring kl 16.30.

Tis 8.2 Startat båda hjälpmotorerna för undersökning av ev fel.Ingen anmärkning. Vid släckning av elden efter flygangerppet kom mycket vatten ner i maskinrummet.Inget ljus gick att få i maskinrummet och ingen ström till däck. På e.m begravningsakt över doktor Nilsson.

Ons 9.2 Under pågående lossning på natten fick fartyget STB slagsida efter att dessförinnan ha legat till BB.Vattnet steg nu upp under generatorerna.En el pump anskaffades för att länsa ut vattnet. På e.m begravningsakt över 2e styrman Brandt.Länsat ut 9 fat brännolja från dagtankarna.

Tors 10.2 Varit ombord och börjat div arbeten.Gjort 3ans kolv ren, satt inny ring. Fartygethar fortfarande slagsida varför kolven ej kunnat sättas ned.

Fre 11.2 Anskaffning av rör och flänsar för länsning av kölen med den el pumpen. Dragning av el ledningar från land samt rörledningar. Länsning av maskinrummet påbörjades kl 18 och pågick till 19.30 då pumpen gick sönder. Under tiden som pumpen gick minskads vattenhöjden med 16". Efter reparation av pumpen fortsatt länsningen till midnatt då vattnet minskat med 24". Pumpen kunde inte tjänstgöra längre varför arbetet avslutades för dagen.

Löe 12.2 Satt igång med langningskedja för länsning av resten av vattnet som pågått kl 14.30-17.00.

forts

WIRIL 7.2.44

Forts maskindagboken

Sön 13.2 Tillsyn av fartyget, Inget arbete utfört.
Mån 14U2 Fortsatt langningskedja av vatten kl 08-10.30 då fartyget var läns. Pumpen ilandtagen. Börjat rengöring av durkar,lejdare & gretingar.
Tis 15.2 - Ons 16.2 Fortsatt rengöring i maskin samt rengöring ab Ians generator, Hjälpmotor I igång en timme. Uppladdning av Starttankar.
Tors 17.2 Reparation av kopparrör på STB maskin. 2 luftrör avslagna av splitter från explosiva kulor.
Fre 18.2 Hjälpmotor I igång kl 08-10, 14-16. Trimmat fartyget. Reparerat de el. ledningarna för belysning i maskinrummet.
Lör 19.2 Hjälpmotor I igång 08-10, 14-16. Fyllt Ians och 4ans tankar. Rengöring av 2ans generator.Pumpat upp starttankarna. Reparation av el ledningar. Då belastningen ökades steg spänningen trots att hela motståndet var inkopplat.
Mån 21.2 Rengöring av hjälpmotor 2. Försökt värma med blåslampa för att få bort fuktigheten som blev när generatorerna stod under vatten.Satt igång motorn efter renblåsning med luft. Spänningen steg dock fortfarande. och efter 2 minuters gång började det brinna om ankaret varför motorn stoppades. På hjälpmotor I torkat bort fuktighet och värmt med blåslampa.

Istanbul 8.5.44

Kapten Isbergs redogörelse för Wirils resa Pireus-Chios

Enligt orderbrev,utfärdat av Sv.legationen i Aten, avgick Wiril från Piraeus ons 26.1.44,skulle angöra Port Vathi på Samos sön 30.1,avgå därifrån lör 5.2 och angöra Chios samma dag.Fick sedan ej avgå från Chios förrän order därom ingått från UD i Stockholm. Detta var första resan som Woril nu gjorde med på förhand bestämda order. Wiril anlände till Port Vathi den 30.1 och akterförtöjdes.Lossningen skedde genom att bära iland lasten över en landgång akterut .En 10 tons kaik stod även till vårt förfogande. Det stod genast klart för oss att vi inte skulle kunna lossa ut Samoslasten på bestämd tid. Då vi på förhand hade bestämda avgångsorder,gick delegaten dr Nilsson den 31.1 iland för att telegrafera till herr Sandström i Aten med anhållan om längre lossningstid, ävensom bekräftelse härpå. Något svar från Aten kom inte. Vi avlyssnade Sveriges Rundradio mycket noga.Inga kontraorder hördes av. Den nu uppkomna situationen hade förr ej inträffat. Vi hade bestämda order att avgå en viss dag.Ligga vi kvar bryter vi mot våra instruktioner,särskilt som legationen framhållit vikten av att hålla de bestämda avgångstiderna. Doktor Nilsson och jag voro därför överens om att avgå på den bestämda avgångsdagen. Wiril avgick således från Port Vahti kl 06.30 lör 5.2.Sedan fartyget lämnathamnområdet anmodades fartygets tele-

WIRIL 7.2.44

grafist att sända ett avgångstelegram till CM. Dr Nilsson sände ett telegram till "Cabinet." Göteborg Radio torde kunna lämna besked om telegramväxlingen mellan fartyget och Göteborg.
Till Chios anlände vi således som bestämt var Lör 5.2. Mån 7.2 kl 11.40 anföll 6 engelska flygplan Chios hamn. Se journalutdraget.

H.Isberg Befh

Consulat Royal du Suede
au Pirée.
Nr 20/4
Casulty ms Wiril

Piraeus the 10th febr.1944
2 annexes.

To the Royal Board of Trade
Stockholm

Sirs,

I have the honour to report on the casualty of the ms Wiril of the port of Stockholm,commanded by captain Henning Isberg.
The ship left Piraeus on the 3d february 1944 for the Aegean Sea to Dischrage wheat for the population of several islands there.
Afterhaving discharged in Samos the half about of her cargo,she arrived at Chios on the 7th february and being anchored in the harbour,she met the attack of a raid of six British planes,which have bombardised the harbour of Chios at 11.40 a.m. All parts of the ship over the maindeck set in fire,but the engineroom and the other body of the Wiril seems to be lightly damaged.
The delegate Nilsson,the 2d officer Sven Brandt have been killed and two members of the crew lightly injured. The Royal Legation in Athens has reported to the Ministry of Foreign Affairs on the 8th february as per enclosed copies of the telegrams,which are self-explanatory.
I have the honour to be,Sirs,

Your most obedient servant
Nalitohez
Consul

(Inkom KK 16.3.44)

COPY

Consulat Royal de Suede
au Pirée

Cabinet - Stockholm
Nummer 54. 8.2.44

Folgende Telegramme durch Admiral ÄgÄis erhalten citat:
7.2 elf Uhr 40 griffen 6 Englische flugzeuge in 3 tiefangriffen Schwedischer D.Wiril an. Wiril ist getroffen und brennt stop. Sendet sofort Lazarettflugzeug fuer Bluttransfusion Schweden Besatzung stop Doktor Makkas und

WIRIL 7.2.44

Assistent dringend erbeten sowie Verbandsmatte Mull Äther Kloroform Antitasnus Herzstärkungsmittel Blut fuer Transfusion stop. Scluss citat. Sofortige bemuehungen um ein Sanitätsflugzeug wurden eingeleitet aber wegen eintritt der Dunkelheit kann die Maschine erst am 8 februar morgens eintreffen stop Sanitätsflugzeug mit Ärzte und nötiges Material ist 8.2 frueh abgeflogen stop Wiril in brand geschossen. 4 Mann sowie delegierter des Roten Kreuzes sehr schwer verwundet. Die Aufbauten Mittschiffs sind total ausgebrannt.Weiters folgt Isberg stop Chios meldet 11.40 Uhr angegriffen 6 Englische zweimotorige Flugzeuge im Hafen Chios Schwedisches Rote Kreuzschiff Wiril in dreimaligen Tiefflug mit Bomben und Bordwaffen Wiril Bruecke in Brand geworfen inzwischen nahezu geloescht stop Rote Kreuzvertreter getötet unter Schwedischer Schiffsbesatzung und Zivilbevölkerung tote und verwundete. Wiril lag weit ab von Militärischen Zielen stop Obiges Telegramm auch ueber Mongabarra Radio vermittelt. Risberg

Cabinet -Stockholm
Nummer 85. 9.2.44

Bezugnehmend unser 54 Arzt von Schweizer Mission mit 2 Griechischer Ärzte haben gestern frueh Chios besucht und Blut sowie Arzneimittel mitgebracht stop. Nilsson wurde sofort beim angriff durch Bombensplitter am Kai getötet stop Zweiter Offizier Sven Brandt schwer verwundet. Obermaschinist Öhrberg und Matrose Isaksson leicht verwundet stop. Heute frueh ging Telegramm von Chios ein wonach Brandt inzwischen gestorben ist stop Bezugnehmend ihr 59 ihr 51 ueber Radio Mongabarra wegen verschiebrung Wirils abfahrt Samos weitergeleitet stop Wir voraussetzen dass Wiril auf jeder fall nach verlangten verschiebung Abfahrtstag laut unser 43 Instruktionen in Samos abwarten wuerde stop Laut Schweizer Arzt scheint Schiffskörper undd Maschinenraum wenig gelitten zu haben und grosser teil an bord gebliebene Ladung verwendbar - Risberg

---

Sjöförklaring på Legation de Suede,Istanbul 30.5.44 kl 10.30

C.H.von Platen mottagit befh anmälan om sjöförklarings avgivande 8.5.44
Sakkunniga: Camelias befh Nils Walter & Camelias chief Elis Persson.
För SKN; Marindirektör Allan Zander & herr Lennart Westlinder.
Vid protokollet: Konsulatssekreterare Torsten Weman.

Befh. Isberg: Som svar på särskilda frågor uppgivit följande:

Wirils reseroute var på förhand fixerad med bestämda ankomst- & avgångstider. Detta tidschema uppgjorta av Beskickningen i Aten utan att Isberg eller någon av Wirils befäl tillfrågats.Lossningen på Samos skulle verkställas 30.1- 5.2.44 och detta schema hade möjligen kunnat följas om fullgoda lossningsmöjligheter förefunnits. Den för lossningen på Samos

WIRIL 7.2.44

fastställda tiden var under alla förhållanden knappt tilltagen. Vid framkomsten till Samos visade det sig att kajen var raserad så att Wiril endast kunde lägga till med akterskeppet. Lossningen måste ske genom langning via aktern. Pltas måste dessutom ges åt ett tyskt marinfartyg. Lossningen måste därefter företagas med hjälp av en tio tons kaik.Det fanns ingen marginal i tidskalkylen för lossningen. Befh hade redan vid ankomsten till Samos insett att om all för Samos avsedd last skulle lossas så kunde inte tidschemat hållas. I fullt samförstånd med dr Nilsson och 1e styrman hade befh sänt telegram till herr Sandström i Aten med hemställan om förlängd lossningstid i Samos. Detta telegram blev inte bekräftat. De tre beslöt då att avgå från Samos enligt den fastställda planen trots att all för ön avsedd last inte kunnat lossas. Wiril kom till Chios kl 15.30 den 5.2 där order sedan skulle inväntas om fartygets avgång. Ingen sådan order ingcick innan anfallet kom den 7.2 kl 11.40. Wiril var sorgfälligt märkt liksom övriga Röda Korsfartyg. Röda Korsmärkta presenningar var utbredda över lucka 2 och 3 vid anfallet. Enligt Wirils märkningsplan skulle sådana presenningar inte finnas på lucka 1 och 4. Planen kom vid alla tre anfallen på mycket låg höjd flygamde längs kajen under våldsam eldgivning och strök tätt över masttopparna. Befh hade inte kunnat identifera planen. Bramden midskepps orsakades antingen av en brandbomb eller så expoderade bensinfaten då de träffades av explosiva kulor. Genom hålen i de genomskjutna skotten spred sig elden snabbt till det inre av fartyget.Alll inredning blivit utbränd och stålkonstruktionerna svårt skadade. Dr Nilsson hade xxxg ingen kvarlåtenskap ombord, och styrman Brandts ägodelar brann upp. Ilandförda privata effekter tagits omhand av konsuln.En del tvättsaker som befunnit sig iland vid anfallet senare sålts och redovisning sänts till rederiet. All lagenlig eldsläckningsutrsustning fanns ombord. Matros Koufopantalis ägodelar redovisats till anhöriga i Aten.Alla de 3 dödade dog av sviterna av skottsår. Matros Tsioros sökte under beskjutningen skydd mellan kajen och fartygssidan,fick ena foten avskjuten och blev hängande i en wire utanatt kunna ta sig upp. Han hjälptes upp av uppassare Marklund som återvänt ner till fartyget enkom för att bistå Tsioros.

1e styrman Killman: När Wiril kommit ut ur Samos hamn hade telegram sänts om avgången till CM i Stockholm, till UD och till de Tyska marinstridskrafterna i Egeiska Havet," Admiral Ägäis". Ytterligare hade sänts vissa privata telegram.Samtliga dessa telegram hade kvitterats,d.v.s deras mottagande bekräftats.

Chiefen Öhrström & 2e maskinist Ulmert: Sedan Kustossprutorna tömts mot elden hade inga vidare brandbekämpningsåtgärder vidtagits eftersom vattenbegjutning skulle varit lönlöst. Om fler Kustossprutor funnits ombord skulle antagligen flera av besättningen ha kvarhållits ombord för

WIRIL 7.2.44

fortsatt brandbekäpning,vilket antagligen skulle resulterat i förlusten av ytterligare människoliv med hänsyn till de upprepade flyganfallen.

Jungman Blomkvist: Uppehållit sig akteröver vid anfallet. Tydligt sett planens Brittiska märkningar.

KK memorial 18.8.44

Orsak: Krigsorsak. "En viss oklarhet synes föreligga evad berör fartygets uppehåll i Port Vahti på ön Samos.
Föteckning över döda och skadade? ....
Ex officio Bertil Lindhé

UDHP80c 3519 Enda om Wiril i denna mapp är:

Ch.telegram Beskickningen i London till UD 10.2.44 kl 00.03

280 från Orme Sargent harjag ikväll den 9de mottagit följande skrivelse:
" Since you came to see me this morning about the attack on Chios on February the 7th,in which the ms Wiril is reported to have been damagec and mr Nilsson and 4 other Swedes to have lost their lives,I learn that our minister in Stockholm was already instructed by telegram yesterday evening to express to yuor government our deep and sincere regret. We have asked for an urgent report from the services about the attack,but I understand that this most unfortunate accident occurred oving to a last moments change in the sailing if the Wiril ,which the Service Dept. had prevåously been told would not arrive in Chios until febr 9th. I will of course let you know as soon as I receive any further information. In the meantime I would like to add an expression of my own personal regret at this sad accident and loss of life involved = Swedish minister.
(UD sänt ut en presskommuniké om anfallet den 10.1.44. -
Sir Orme Sargent var 1941 Deputy Undersecretary of State,Foreign Office,London.)
(Mer om Wiril finns i H-filen,UD,Riksarkivet = H 1771)
På UD HP 1943-1745 finns en mämgd telegram under Canadafartygen-Allmänt, som rör Wiril-Camelia- och hembogseringen.

SKNEIII 290
Copy
No 13
6/212/44

British Legation
Stockholm
11th February 1944

Your Excellency,

I have the honour, under instructions from Hi's Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, to express to Your Excellency the deep and sincere regret of His Majesty's Government

WIRILm 7.2.44

in the U.K. on learning that in the course if a British air attack on the harbour of Chios on the 7th february the Swedish Red Cross delegate in the islands of Samos and Chiosswas killed ,the Red Cross ship Wiril sustained damage and three members of the crew were seriously wounded.

At the same time I should be greatly obliged if Your Excellency will convey a massage of sympathy to the relatives of monsieur Nilsson as well as to the Swedish Red Cross society and the University of Upsala on the loss of a valued collaborator and a brilliant scholar.

I have the honour to be,
with the higest consideration,
Your Excellency's most obedient
humble servant
V.A.Mallet

His Excellency Monsieur
Christian Günther,Minister
for Foreign Affairs
etc etc etc

Signalmeddelande

Mottaget den 15/2 1944
Kl 16.15
SSS Mongabarra Göteborg Radio 15/2 10.00 Stats=
Manligheten,Stockholm =
Nr 64 15de februari här har 14de febr.kl 23 mottagits följande meddelande över Admiral Aegaeis dels citat Angående Wiril anmälse 10de .2.på morgonen från Hamnkaptenen Chios att elden blivit slutgiltigt släckt och fartygethar fortfarande slagsida stop Huvudmaskinen efter överhalning användbar stop Alla hjälpmaskiner obrukbara medan el. maskinen och ledningar obrukbara stop tillfälligt iståndsättande knappast tillrådligt Citat dels citat Rederisvea Stockholm följande dödades vid flyganfall 7.2 Dr Nilsson styrman Brandt lättmatros Koufosantelis svrt sårad lättmatros Tsioros. Öhrberg sårad men återställd om c:a 8 dagar.Brygga, navigationshytt, all inredning midskeppshytter uppbrända livbåtar obetydligt skadade samtliga el kablar för däcksmaskienr styrmaskiner avbrända Huvud-& hjälpmotorkopplingar oskadade. Lossning företages för hand = kapten Isberg/Sv Beskickningen Atén.

Brev till rederiet från kapten Isberg,Chios 20.2.44

Närslutet översändes journalutdrag och en tillfällig besiktningsrapport. Wiril anlände till Chios 5.2. Några kontraorder hade vi icke fått. Fartyget hade alla sin RK-märken synliga enligt ritningen. Om det första anfallet skdde av misstag,borde flygarna hava sett att de angripit ett RK-fartyg och inte upprepat sina anfall. Det andra anfallet spred stor skräck bland besättningen som nu sökte skydd iland. För tredje gången återkom flygarna

WIRIL 7.2.44

för att grundligt avsluta sitt uppdrag. Vid det första anfellet utbröt eld ombord som sedan med stor hastighet spred sig över hela midskeppspar - tiet,enär påbörjad eldsläckning måste avbrytas. Midskeppspartiet är fullständigt utbränt. Huvudmotorn är oskadad, endast några mindre rör avskjutna Generatorn och en hjälpmotor är även oskadade. Vi håller nu på och reparera de el. ledningarna till ankarspelet och styrmaskinen. Arbetet fortskrider mycket sakta,men tror vi oss i stånd att få dessa ledningar reparerade. När dessa ledningar är klara borde vi försöka att komma härifrån, först till Smyrna. Ni torde därför anhålla hos KK om tillstånd för fartyget att göra en 7 timmars resa,trots att bostäder ej finnas ombord, Mindre skottskador på livbåtarna repareras här. Jag telegraferar när vi är klara att avgå. Övermaskinist Öhrberg ligger fortfarande på sjukhus men är utom fara. Godhetsfullt meddela våra familjer att alla övriga svenskar äro krya. Jag har telegraferat flera gånger till Aten om pengar,men ej fått något svar. Om det är Eder möjligt, ställ då valuta till överstyrelsens för Svenska Röda Korset förfogande, så att jag får nödvändiga medel att röra mig med.

Högaktningsfullt
H.Isberg
Befh på ms Wiril

Preliminary survey report 11.2.44

På begäran av Wirils befh infann sig den 11.2 sjökaptenerna Mikel J.Lemons Caspar N.Pateros och Carl Carlsen ombord för preliminär besiktning.Lloyds surveyor p.g av kriget förhindrad närvara.

"The hull, bulwarks, bridge, masts,derricks,funnel & lifeboats showed plainly marks and holes where explosive bullets had struck and in many places gone through the iron plating and the woodwork. Bridgedecks, wheelhouse,chartroom,radiostation,saloon, messroom,provision store room,galley and the accomodation for captain, officers,stewards and passengers has been totally burnt dowm and there was one tangle of bent & broken iron,destroyed el. cables & full of debris and water after the fire. The bulkheads to the engineroom,skylights & doors to engineroom were bent in several places andshowed the effect of the great heat of the fire.El. cables to deckwinches,steering gear,windlass & light installation were totally destroyed by fire. As it is not possible to ascertain the whole extent of the damage before the debris is cleared out and the water is pumped out, it was recommended to employ weormen to clear out the debris and get the water from the holds & engineroom with pumps from land and after that to make a proper survey.

15.2.44

Telegram från befh till rederiet,avsänt [illegible]

Isberg hält Wirils charter für erloschen und hat die absicht Wiril von Izmir

WIRIL · 7.2.44

nach Alexandria für vollständige instandesetzung zu überführen und nimmt an das in Alexandria nicht eine beschlagnahme durch die Engländer erfolgen wird. Das Schiff hat noch durch Schutt und Löschewasser etwas schlagseite und benötigt noch etwa 4 Tage um aufräumungsarbeiten zu ende su bringen. Zur Zeit trocknen die unter Wasser gewesenen el. Maschinen aus. Man hofft Probefahrt etwa 21.2 machen zukönnen um el.betrieb,Spill,Rudermaschine usw zu prüfen. Die Personallage ermöglichst überfahrt nach Izmir zu weiterer instandesetzung. 2 Offiziere und 4 Grieschiche Matrosen ausgefallen.
(Kopia sänts av rederiet till SKN utan angivande av avsändningsort)

Telegram till rederiet från herr Andersén i Izmir

(Ankom 27.2.44) "Just returned from Wiril. Engines probably in order but auxiliaries damaged by salt water. Engineers try dry generator but in view salt doubtful if generator will work properly stop No possibility Chios to take generato apart stop Captain Isberg requires one tug for safety as neither radio nor reliable nautical instruments .Provisional bridge platform will be erected Chios and officers & crew will be acco-modated aftt to which they have consented stop Departure from Chios about 15.3 stop Moral captain officers very good in spite all difficulties. Ohrberg improving and probably leave hospital about 10.3 stop Leaving for Istanbul tonight. Telegraph receipt care Swedish Consulate General there =Kiell Andersen.

Telegram till UD från justitierådet Sandström,Athen 29.2.44

(Sänt via Göteborg Radio 1.3 - Sandström = Greklandskommissionens ordför-ande.) - " 29.2 von Kapitän Isberg Chios ist folgendes telegram am 28.2 Abends eingegangen. Citat. Reparaturen schreiten langsam vorwärts. Probefahrt hat nur mit Hilfsmotoren stattgefunden wobei festgestellt wurde dass Generatoen noch feucht und mit Saltz überschlagen sind. Des-halb zweifelhaft pn überhaupt betriebsfähig gemacht werden können.Versuch wird noch gemacht durch Dampfheizung die Generatoren zu trocknen aber resultat kann erst in c:a 14 Tagen sichtbar sein. Andersen,der auf an-ordnung Svea hier eingetroffen und heute nach Istanbul abreist,wird mit Türkischen Behörden verhandeln wegen Schlepperhilfe zum überfahrt in jedem falle nach ~~Ismkambul~~ Istanbul sicherzustellen. Auch falls Maschine einigermassen betriebsfähig ein Schlepper zur sicherheit des Schiffes benötigt da keine Nautischen Instrumenten vorhanden. Bitte anlauf-erlaubniss Chios für Türkischen Schlepper durch Admiral Ägäis zu beantragen und auch Kursanweisung. Abgamgzeit ungefähr 15.3. Vorläufig 200 millionen benötigt aber nicht übersichtlich vieviel Gesamtkosten betragen werden.Deshalb erbitte Rotkreuzkommission hier von hiesigen einnahmen nötiges Geld zur überweisung stellen ohna dass ich darum betteln muss. Grosser Teil Nilssons Gepäck abgebrannt. Rest wird nach Athen gesandt. Brandt beerdigt. Feuerbe-

WIRIL 7.2.44

erdigung hier nicht möglich. Tsioros ein Fuss amputiert eine schwere Wunde am Oberschenkel.Heilt nut langsam und zustand noch nicht ohne Gefahr. Öhrberg in besserung ohne Gefahr. übrige Griechische Besatzungsmitglieder abgemustert und werden durch Hafenkommandantur nach Pireus abgesandt. ~~Schluss Citat~~ Schlüss citat. Schlepperhilfe und Kursanweisungen durch Admiral Ägäis beantragt. Versuchen schon längere Zeit verlangte 200 millionen nach Chios zu senden aber bis jetzt leider ohne resultat.

Telegram t. UD från dir.Andersén ,Istanbul 3.3.44

Enligt härvarande semi-officiella kretsar kommer regeringen att lämna sitt tillstånd bogsering reparation Camelia Wiril punkt Troligtvis nödvändigt ställa material till förfogande i efterhand.Virket bör kunna ordnas genom Engelsmännen. =Andersen

Telegram t. Rederiet från Andersén (Ankom 29.3.44)

Wiril drahtet 25.3 citat "Ein Schiffsmotor Probefahrt bestanden stop Hauptmotor mit Propeller ausprobiert stop Anlerspill klar stop Handruder angeordnet stop Wiril kann mit eigener Maschine auslaufen stop Sandström ist benachrichtigt stop schluss citat Bitte abgamngstag vorschlagen an Athen und auch an Istanbul um Geleitschiff von Besme rechtzeitig ordnen zu können stop Es muss berücksichtigt werden dass mitteilungen Zwischen Athen und Chios sehr lange dauern stop

Utdrag ur brev rederiet till SKN,Sthlm 20.4.44

Av samtal med UD framgick att den Turkiska bogersbåten icke erhållit tillstånd att gå över till Chios för att avhämta Wiril,men att bogserbåten skulle taga emot Wiril vid territorialgränsen. Kostnaden för bogserbåten beräknas till maximalt 3000 Turkpund d.v.s c:a 9000 kronor.

Sveabolaget i brev till UD,Sthlm 12.4.44

....Tillåta vi oss härmed hemställa om UD:s välvilliga bistånd med framställning av ersättningsanspråk gentemot Brittiska regeringen. Det är i saken ostridigt att skadorna vållats genom Brittiska bombplan.Vi få därför hemställa att UD godhetsfullt ville på lämpligt sätt till Brittiska regeringen framställa krav på ersättning för den förlust och skada,av vad slag det vara må, som uppkommit till följd av sagda bombfällning mot och beskjutning av Wiril.Dessa krav kunna vi givetvis ännu icke specificera men vi tillåta oss dock att redan nu angiva följande principiella grunder för ersättningsyrkandena. ((Fortsättningsvis följer på 2 folioark följande punkter: 1) Andel av reparationkostnad. 2) Hyresförlust 3) Krigsriskkostnader 4) War Bonus 5) Utgifter för och utbetalningar till besättningen 6) kostnader för bogsering, hamnaavgfter, lots o.dyl 7) Div icke specificerade utgifter (Besiktningar,telegram, sjöförklaring, arvoden,resekostnader,sjukvårdskostnader, begravningskostnader,expertresor etc)

WIRIL 7.2.44

Utan mutor går ingenting att ordna...

Brev till SKN från marindirektör Allan Zander, Istanbul 8.6.44

(Utdrag:) Som jag telegraferat bli arbetena på Wiril ganska omfattande, men tyvärr, detta oaktat, helt provisoriska. Man måste bl.a lägga helt nya trädäck - av dåligt virke på navigationshytten, övre bryggan och båtdäck samt proviosriskt rikta och reparera stålkonstruktioner. Så måste man iordningställa en någorlunda bra inredning för befälet, kock och steward, provianutrymmen etc och anskaffa nödvändig utrustning. Arbetet går efter förhållandena bra, men försvåras ständigt av formaliteter som det här skulle bli för långt att beskriva. Detta synes vara omöjligt att komma ifrån, ty de statsanställda äro samt och synnerligen mycket dåligt betalda, och de lägre tjänstemännen lever gelt visst på svältgränsen. Var och en försöker därför skaffa sig extra bidrag, allt efter förmåga och ställningen i samhället. Varje svårighet måste alltså övervinnas med pengar, och då är det tydligt att de förra måste bli många och ständigt återkommande. Ett annat bekymmer är materielfrågan. Särskilt svår är denna ifråga om de elektriska arbetena. Man har emellertid nu lyckats få tag i en del kabel, naturligtvis ej av den kvalitet som vore önskvärd, men som får duga provisoriskt. De elketriska generatorena hoppas vi kunna omlinda och torka så att de bli tillförlitliga. Jag lägger särskild vikt vid den el installationen, enär ju Wiril - och därmed hela transporten - är helt beroende av den. Vi hoppas kunna ha arbetena avslutade medio juli, då fartygen i så fall skulle kunna avgå. Vi ha även beställt docka för Wiril för en bottenmålning som är nödvändig före avgången.

Brev från SKN till Sveabolaget, Sthlm 28.6.44

Camelia och Wiril förhalades till kajen 17 resp 18.5 och Wirils befäl bor därefter på Camelia. Båda fartygen ha gemensam mathållning från Camelias kök. Detta medförde en stor förbättring av förhållandena och stämningen ombord. Som Andersén lovat meddela, måste för hembogseringen följande personal hitsändas: För Wiril: 1e styrman, om Hulthen, som är i Aten, ej kan hitsändas, samt 2 motormän och 2 man på däck. Avsikten är att fylla upp Wirils bunkerförråd med Camelias olja. För att i möjligaste mån öka Wirils kapacitet har förpiken på Wiril iordningställts för olja, varefter Wiril beräknas kunna bunkra 225 ton som räcker c:a 45 dygn. Bunkerförrådet måste ändå kompketteras på vägen. Var och hur mycket kan ju först bestämmas sedan bogseringsrouten fastställts.

Nödsändare nerskeppad

Kungl. Telegrafstyrelsens Radiobyrå meddelade 4.7.44 rederiet att en komplett nödradioanläggning för Wiril kommer att översändas med ms Innaren

WIRIL 7.2.44

som avgårfrån Göteborg till Lissabon den 13.7. (Den installerades senare på Wiril i Lissabon under hemresan.)

Telegram t. UD från Ankarabeskickningen,avsänt 3.7.44

116 Utrikesministeriet beviljat tillstånd bogsering Wiril Camelia genom turkiskt territorialvatten även nattetid under förutsättning Gelibou till Bababurnu tillryggalägges under dagen.Militärmyndigheterna förbehålla sig minst 48 timmar pre'avis fartygens avgång =Modig

Brev till SKN från rederiet,Sthlm 13.7.44

Vi bekräfta att vi enligt erhållna instruktioner skickar 1 sextant, 1 kronometer, 1 signalbok och 1 Klints Tabeller till kapten Isberg å ms Wiril med Tysk kurirpost imorgon till Berlin,varifrån dessa saker vidarebefordras på bästa sätt,dock helt utan förbindelse från Tysk sida evad det gäller sakernas säkra framkomst eller tid härför. Värdet å sagda saker uppgår till omkring 2300:- kronor.

Telegram T. UD från Istanbulbeskickningen,Inkommet 15.7.44

132 hänvisar telegram 13 juli från Krigsrisk respektive Securitas till Zander stop Med stöd edra 120 122 har jag personligen meddelat Befäl och besättning Fenja att 28.000 kronor ställts till förfogande för de Fenja-män som med eller utan påmönstring medföljer Wiril Camelia,vilket motsvarar 1000 kronor per man. Avtal med Fenjabesättningen träffat på denna grund. under min medverkan och innebär att sannolikt 8 kvarstanna för att hemsändas annan väg,medan övriga 20 mönstra Wiril Camelia stop

3 månaders postgång från Turkiet till Sverige

Sjöförklaringsprotokollet från Beskickningen i Istanbul den 30.5.44 kom först den 28.8 till SKN från rederiet.

Effekter

Inga listor finns på förlorade effekter på Wiril,endast uppställning på förlorade instrument. Befh förlorat sextant 800:-, kikare 500:-, obs.ur 250:-, skrivmaskin 500:-,tabeller mm = 2231:-
1e styrman förlorat sextant 225:-, Zeisskikare 350:-, obs.ur 240:-, Royal reseskrivmaskin 460:-, en specialbyggd RCA kortvågsradio 630:- mm= 2893:50
2e styrman: sextant 700:-, kikare 400:-, stoppur 225:-,tabeller = 1374:-
Chiefen: En 8-rörs radio 600:-, mikrometer mm 856:-
Befh förlorat övriga effekter för 6866:95, 1e styrman för 5714:-, chiefen för 3148:-,maskinist Hansson för 3221:48 SKN ersatt enligt lag. 15579:10

Specifikation på provisorisk reparation

Specifikationen på reparationerna före hembogseringen omfattar 22 sidor på flygpostpapper. Det framgår att bryggan iordningställts provisoriskt

WIRIL 7.2.44

liksom följande hytter midskepps BB,byggda i trä: Ett mässrum 4,10 x 3,75 meter, nytt för chiefen 3,10x 3,40, hytt för 1e styrman 3 x 2,60, pantry 3 x1½ meter, ett förrådsrum och en trång hytt för stuert & kocken. Midskepps STB byggdes ett provisoriskt badrum, ett wc och hytter för 2e styrman, 1e & 2e maskinisterna samt uppe på bryggdäck en hytt för befh. Specification of damages omfattar 17 foliosidor på flygpostpapper,skrivna i Istanbul av Allan Zander i maj.1944.Lloyds registers survey report den 15.8.44 inför hemfärden omfattar 17 sidor.

Wirils crew list under hembogseringen (Se även Camelia)

Befh Henning Isberg, Kinmanssonsvägen 56,Hägersten
1e styrman Robert Killman, Porfyrvägen 7, Traneberg
2e styrman Axel Tore Almén, Bondegatan 37,Stockholm (Ex Fenja)
Chief David Öhrberg, Vintergatan 24,Spånga
1e maskinist James Herbert Hansson, Svanebäcksgatan 24, Göteborg
2e maskinist Herbert Henry Ulmert, Spångatan 23,Malmö
Stuert Jöns Edvard Svensson, Friisgatan 25,Malmö
Kock Karl Erik Jansson, Slipgatan 16,Stockholm
Uppassare Alf Lundberg, Åsögatan 95,Stockholm.
Matros Johan Hjalmar Johnsson, Duvnäsgatan 5,Stockholm
Matros Tore Isaksson, box 6,Persnäs
Timmerman Folke Eugen Björklund, Södermannagatan 57A, Stockholm (Ex Fenja)
Lättmatros Björn Arne Granberg, Drottningggatan 104,Stockholm.
Lättmatros Karl Erik Blomkvist, Johannedalsgatan 19,Göteborg
Mässuppassare Sigurd Emanuel Marklund, Bjurön, Uttersjöbäcken
Motorman Karl Stjärnström, Skärsta,Hallstavik
Motorman Henry Alexius Eriksson, Lomsjökullen (Ex Fenja)
Motorman Albert Samuelsson, % Sveabolaget,Sthlm, (Ex Fenja) Kvarlämnad på sjukhus i Thorhavn,Färöarna p.g av lunginflammation.
Däcksbefälselev Bo Anstein,Styrmansgatan 17,Stockholm (Ex Fenja)
Däcksbefälselev Tryggve Daelander, Riddargatan 19, Stockholm (Ex Fenja)

WIRILS HEMBOGSERING AV CAMELIA EN ENASTÅENDE BRAGD

I P.G.Haseelrots dispache, given i Stockholm 17.8.49,refereras en artikel av Allan Zander,publicerad i Teknisk Tidskrift den 16.12.44,om Wirils hembogsering av minskadade ms Camelia sedan de krigförande beviljat lejd för denna unika resa. Följande är ett sammandrag:

"Genom att en mängd vatten under eldsläckningen runnit ner i maskinrummet fick Wiril stark slagsida och båda generatorerna sattes ur funktion av vattnet,vilket var så mycket allvarligare som Wiril i hög grad var beroende av el.kraft för gång.Huvudmotorerna var nämligen försedda med elektro

WIRIL 7.2.44

magnetiska slirkopplingar och ankarspel,styrmaskin, winschar mm el.drivna. Spisen var visserligen oljeldad men med el fläkt etc. Maskinrum och lastrum fick länsas med en lånad el.pump och ström från land och sedan pumpen havererat fick man länsa genom langningskedja med pytsar.Lossningen av last samt länsningen avslutades den 14.2.44.För reparationer var man helt hänvisad till egna resurser ombord.Först den 29.4 på morgonen kunde Wiril avgå mot Istanbul. Eftersom all anutisk utrustning saknades ombord mötte en Turkisk bogserbåt så fort Wiril kommit in på Turkiskt vatten ochden eskorterade sedan Wiril till Istanbul dit man kom på morgonen den 1.5. - På uppdrag av SKN lämnade jagStockholm den 31.3 och kom den 7.4 till Istanbul efter en icke alldeles händelselös resa. (Zander hade först planerat att låta ms Bardaland, som bogserat minskadade Camelia från Saloniki till Istanbul,även skulle bogsera Camelia vidare till Göteborg men"detta lät sig icke göras och då återstod bara möjligheten att låta Wiril bogsera hem Camelia.)Efter det varvet i Istanbul sett Wirils skador förklarade varvsledningen att varvet på grund av brist på folk och material inte kunde åtaga sig ens en provisorisk reparatuon på ännu många månader. I denna siutation kom jag genom Lloyds i kontakt med Istanbul Engineering Works, en mekanisk verkstad med c:a 100 arbetare ,som tidigare utfört en del arbeten på fartyg. Jag lyckades övertala ledningen att åta sig en provisorisk reparation av Wiril vilket den gjorde med stor tvekan,eftersom de inte hade något av all den meteriel som erfordrades. Efter stora svårigheter var arbetena på Wiril avslutade den 15.7. Dessförinnan hade Wiril dockats vid Kasimpasavarvet för bottenmålning. Sedan började en massa svårigheter med att anskaffa all utrustning.Hemresan måste gå utanför Azorerna och Färöarna,på utsidan av tyska spärrområdet runt de Brittiska öarna, c:a 7000 sjömil, och man kunde med Wirils 140 ehkr i gott väder i bsäta fall räkna med en medelfart på 6 knop. (I själva verket blev medelfarten 8 knop) Wirils bunkerfförråd måste kompletteras med Camelias olja som blivit vattenblandad och som separerats så gott sig göra lät. Wirils förpik iordningställdes för olja och Wiril fick därmed en bunkerkapacitet motsvarande 45 dygns gång. Camelia barlastades med 500 ton sand i rummen. Wiril kunde, efter många om och men, bara erhålla 220 ton last,varför 220 ton sandbarlast måste intagas. På grund av lasten sattes Wirils status som Röda Korsfartyg ur spel, RK-märkena måste övermålas och hon blev vanlig lejdbåt. - Besättningsfrågan löstes genom att en del av besättningen från den vid Smyrna den 20.6 minsprängda RK-fartyget Fenja påmönstrades. Därigenom slapp UD vänta på att söka ordna med hemresa för 20 man till Sverige genom Europa vilket sannolikt skulle ha visat sig omöjligt. Fördröjda av formaliteter kom Wiril-Camelia iväg från Istanbul först den 1.8.44. På grund av spärrar i Dardanellerna måste den första etappen till Kumkalé utföras av

WIRIL 7.2.44

en turkisk bogserbåt och under denna passage uppehölls fartygen i väntan på vissa certifikat,Den 4.8 avgick Wiril-Camelia från Kumkale. Under ankarlättningen i stark strömsättning havererade Wirils ankarspel och kunde inte längre röras med maskinkraft. Lyckligtvis hade Turkiskt tillstånd erhållits att fortsätta bogseringen gemom Turkist vatten såväl dag som natt, beroende på svårigheten att ankra med släpet på okända ankarplatser. Wiril kunde nu fortsätta direkt mot Gibraltar från Kumkalé. Vid forcerandet av det smala Samossundet i hård sydlig pålandsvind blev det vid en tvär STB-gir nödvändigt att knycka Camelia klar från land.Det blev stora påfrestningar på bogseringsanordningarna men allt höll och Camelia följde efter Wiril med en elegant sväng ut från land. SO Kreta mötte hårt väder och farten blev endast 6 knop. I övrigt rådde övervägande gott väder. Bästa dygnsmedelfart till Gibraltar 8½ knop. På kvällen den 15.8 ankom fartygen till Girbaltar för kontroll. Man hade hoppats få Wirils ankarspel reparerat där men det måste uppskjutas till Lissabon. Vid avgången 17.8 från Gibraltarmåste Wirils ankare lättas för hand och slutligen halas in med linor från winscharna, ett hårt arbete som tog drygt 5 timmar. Den 19.8 kom fartygen till Lissabon för bunkring och installation av en nödradiosändare på Wiril. Den 23.8 avgickfartygen på sista etappen runt Azorerna och därifrån hordvart till Färöarna för Brittisk kontroll. Vädret var mestadels gott men särskilt 2-6.9 rådde kuling med grov sjö och hög dyning. Bogserlinan runt lu ckkarmen på Wiril åt sig in i plåten över träskoningarna och den utgående linan vibrerade ständigt varför man måste sakta ner något för att minska påfrestningarna på kabeln. Slingring,sättning och girar ställde stora anspråk på stållinorna, men de höll. Splitsarna på linan ombord i Wiril började dock ge sig. För att hindra linan att slitas under knyckarna i halkipen,kilades den fast i halkipen med trävirke, och det i Istanbul ordnade överfallet på halkipen kom väl till pass. Den 11.9 kom fartygen till Thorshavn där splitsarna förstärktes. Efter 4 timmar fortsattes resan mot Kristiansand, och anlände dit på kvällen den 14.9. Drivminor siktats men inga intermezzon inträffat. Efter 22 dygns oavbruten bogsering av Camelia mottogs tacksamt tysk bogserhjälp att ta in Camelia i hamnen genom spärren. Resans högsta medelfart ,9,1 knop uppmättes den 13.9. Efter ett par dygn i Kristiansand fortsattes resan och på e.m den 18.9.44 tog en mötande bogserbåt över Camelia utanför Vinga för infarten till Göteborg. (Se vidare om bogseringen sid 26ff)

Brev till Dispachör Hasselroth från SKN:s Emil Henriques

(Daterat 15.2.49) ....Hembogseringen var i själva verket en ganska enastående bragd och genom densamma sparades icke oväsentliga kostnader för Camelia ,vilket fartyg eljest säkerligen aldrig skulle ha kunnat hemföras utan blivit ren totalförlust,då reparationskostanderna i Turkiet voro av den

WIRIL 7.2.44

storleksordningen att en reparation av fartyget var utesluten.

Assurans

Sveabolaget genom bombningen av Wiril gjort förluster på sammanlagt 760.322:24 inkl 384.485:- för reparationen av Wiril vid Lindholmens varv.
Rederiets generalräkning till SKN den 28.5.47 = 510.865:73.
Bland poster som rederiet satt upp och som inte var ersättningsgilla under krigsförsäkringen var timecharterhyran 10.2- 1.8.44, 173 dagar = 223.183:52 samt timecharter hyra efter ankomsten till Göteborg och fram till reparationen avslutats,d.v.s 20.9.44- 18.8.45 = 333 dagar = 429.596:02
Krigsrisktillägg till besättningen febr-maj 1944 = 19.740:-
Samt en mängd poster som t.ex 160:- för gravsten för 2e styrman Brandt, 140:- till dagmän som röjt upp ombord, 10:- för Koufopantelis begravning, löner, kost & logi,ersättning för sjömansbibliotek 1360:50,bunkers 10.2-1.8.44 & 19.9.44- 18.8.45 kr 7758:20 osv

SKN:s utbetalningar för Wiril

25.5.44	bogseringskostnad Itsnbul	14656:67
6.9.44	Telegram SKN	119:45
18.9.44	Svenska Fartygsbefälsföreningen,Gratifikation till påmönstrat befäl 3000:-	
-"-	Dito till Sv.Maskinbefälsföreningen	3000:-
-"-	Dito till Sv.Sjöfolksförbundet	11000:-
10.10.44	Rederiets gratifikation till manskapet	2000:-
18.10.44	Gratifikation till motorman Samuelsson	1000:-
29.12 44	Till rederiet för effekter	15.579:10
29.12 44	Allan Zander,kostnader	21.579:20
21.12 44	SKN telegram	18:-
3.4.45	Allan Zander arvode	4000:-
10.1.46	Rederiet a conto reparation	350.000:-
2.10.46	Rederiet kostnader (Jfr Camelia)	1254:84
Överföres	från haveri 2211 Camelia	405.240:20
9.6.48	Rederiet a conto ersättning	200.000:-
12.8.49	Till rederiet	164:58
17.8.49	Lösen av Dispache Hasselrot	4500:-
24.8.49	Ersättning för hembogseringskostander	52.195:29
-"-	-"- för kost	27.746:50
-"-	-"- slutbetalning	34.387:26

Re-assurans: 1.151.952:39 enligt uppgöresle 16.10.49 utbetalats till SKN av War Risk Office i London.

===============

WIRIL 7.2.44

(Följande brev hittat i en mapp på ss Embla)

Brev utan underskrift från SKN till Sir Walter Hargreaves,War Risks Insurance Office, 147-148 Leadenhall Street,London E.C 3, den 4.11.47.

Dear Sir Walter,

When I last had the great pleasure and honour to meet you, I hade the opportunity to speak to you about two cases,where Swedish ships, sailing for the Red Cross, had been seriously damaged by British aircrafts. One of the ships, ss Embla,was sunk and the other,the ms Wiril, was seriously damaged at the port of Chios when discharging a cargo for the Red Cross. You promised to look nearer in the cases if I sent you a more full report. I beg herewith to return to the matter.

----- It is very difficukt to understand how the bombing at Chios could take place. The first attack may have been caused by error,but at the second and third attacks the bombers ought to have observed that the object for their attack was a Swedish ship sailing for the Red Cross. There has been some discussion about the date when Wiril should have been at Chios according to the time sheet approved by the Allied. According to this time sheet the ship should arrive at Port Vahti 30.1 and leave for Chios 5.2.Wiril arrived at Port Vahti 30.1 but it became very soon evident that with the very primitive discharging accomodations the ship could not magage to unload the cargo for Samos in time for leaving the port on 5.2..The Red Cross delegate therefore wired the Swedish legation at Athens applying for a prolonged time at port Vahti.There came however no reply to the aaid wire and the captain as well as the Red Cross delegate thought it neccessary to leave Port Vahti on the day fixed in the time schedule,despite the fact that cargo still remained in the holds to be unloaded at Samos. Wiril thus arrived at Chios 5.2,the date fixed in the time schedule,which the captain was ordered to follow. It may be that the application from the Red Cross delegate had been approved and the time schedule altered in accordance herewith, but the captain had not received anu information hereabout and had of course to act the way he did It may tehrefore be possible that the bombers did not know that ss Wiril should be at Chios 7.2,but this was not the captains fault. ....

I am sure you will agree with me that the owners ought to get some compensation for the heavy losses sustained through the bombing,but I admit that the question is not so clear as in the case of the Embla. The bombers may say that as far as they had been informed the ss Wiril should not be at Chios 7.2 and they therefore believed it to be a German ship flying the Swedish flag and painted with the red crosses in order to protect it from attacks. In fact I do not know,if this whatthe bombers said, but this could however be their defence. On the other hand I believe

WIRIL . 7.2.44

that it would beof no use to take up a discussion about how and why the bombing took place, and I think that this could be avoided if it is agreed that the owners are entitles to a compensation and we could agree about the amount they uoght to recover. .....

I will be in London about the 20th of this month and if you would allow me to call on you for discussing the question, I should be very glad and at the same time sure that the matters could be brought o a satisfactory end. With the most respectful regards from mr Rogberg and mr Åhmanson I remain, dear Sir Walter, yours faithfully

P.S. I beg you to excuse my long letter and my bad English, but it is now such a long time since I last was over in London.

FLYGATTACKEN 7.2.44

Wiril låg med STB-sidan mot kajen och tysk vaktpost vid landgången och en tysk militärbil med dr Nilsson och svenska konsuln hade just kört upp vid fartyget, som under 1e styrmans ledning höll på att förhala, då de 6 R.A.F.-planen i masttoppshöjd kom svepande in över hamnen längs kajen under intensiv eld från automatvapen kl 11.40 mån 7.2. Wiril hade sitt namn, Sverige och svensk flagga målade midskepps, Rödakorsmärken på sidorna för & akter, rödmålat stävparti, 2 luckpresenningar målade med stora röda kors, en stor rödakorsflagga vajande från en förlängd stång på aktermasten och svensk flagga hissad akter. Explosiva kulor träffade bilen, dödade chauffören, träffade dr Nilsson i magen och benen, svenske konsuln i benen, 2e styrman Brandt i höften och båda benen, lättmatros Koufopantelis i bröstet och sårade och lemlästade ett stort antal människor inom hamnområdet. Bensinfaten på fördäck exploderade och midskeppshuset omvärvdes av eld. En bomb som exploderade i vattnet akterut kastade BB livbåt ur dävertarna .Lättmatros Tsioros fick ena foten söndertrasad av en kula och ett skott i andra benet. Han fick foten amputerad direkt vid ankomsten till sjukhuset dit de skadade drogs på kärror. Siste man som flydde iland vid andra anfallsvågen var kapten Isberg. Elden kunde inte bekämpas med vatten. Sedan skumsprutorna tömts var det, som 2e maskinist Ulmert sade, "inte lönt att försöka släcka. Det var bara att låta det brinna." 1e styrman Killman och 4 man fick lättare skador. Chiefen Öhrberg träffats av kulor i benen men endast fått köttskador. Hus och bilar sköts sönder, överallt låg döda och sårade utströdda. Befolkningen flydde ur sina hus upp mot bergen. Kaos rådde underden nämaste timmen då det främst gällde attta hand om sårade och döda. Brandkåren kom kl 12.30 och kl 16 var elden under kontroll meh hade brunnit ut helt först nästa dag. 2e styrman Brandt avled kort efter ankomsten till sjukhuset som saknade blod till transfusioner .

WIRIL 7.2.44

På f.m. tis 8.2 landade ett Dornierplan utanför kajen medförande doktor Bueler från Schweizermissionen, 2 grekiska läkare och blodserum, förbandsmaterial och kinin. På e.m jordfästes dr Nilsson på Chios kyrkogård under stor uppslutning från befolkningen och i närvaro a de flesta av Wirils besättning. Ons 9.2 jordfästes 2e styrman Brandt.Någon möjlighet att ordna kremering fanns inte. UD i Sthlm fick telegram om Brandts död först den 11.2. OKW rapporterade 8.2:" Einige feindliche Flugzeuge schossen in den Mittagsstunden des 7 februar das im Hafen von Chios liegende Schwedische Rotekreuzschiff Wiril in Brand." - Även svenske konsuln avled senare av sina skador.Enligt planerna skulle dr Nilsson den 8.2 firat bröllop i Chios med konsulns dotter. - Svenska Lloyds dir. Andersén och SÅAF:s haveriexpert marindirektör Allan Zander,representerande även SKN, som rest ner till Saloniki efter Camelias minsprängning 29.12.43 befann sig i Istanbul då telegram ingick om flyganfallet mot Wiril i Chios. Båda anmodades bege sig till Chios för att undersöka bärgningsmöjligheterna.De kom med flyg via Smyrna till Cesme,11 sjömil från Chios, men fick ro i en eka med en fiskare de sista 11 sjömilen.

Muselmansk misstänksamhet mot allt västerländskt

Camelias maskineri hade förstörts vid minsprängningen,medan Wirils huvudmotor var oskadad och det bedömdes som möjligt att Wiril efter prov. reparation skulle kunna bogsera Camelia hem till Sverige,förutsatt att de krigförande gav tillstånd för en sådan resa. Det som nu började var ett långvarigt och tålamodsprövande förhandlande på alla plan för Zander att ordna alla detaljer i projektet,från att skaffa fram besättningar villiga att ställa upp till att få Turkarnas tillstånd att reparera provisoriskt i Istanbul och att överhuvudtaget få tillstånd att komma in på Turkiskt vatten. Tyskarna i Grekland kunde ingenting praktiskt göra som ockupationsmakt i ett land där de hade hela befolkningen emot sig och stora delar av landsbygden behärskades av partisaner. Materialbristen var akut, bristen på kunnigt folk lika stor.Turkiskt tillstånd att reparera provisoriskt i Istanbul erhölls sedan 3 olika kommissioner nesökt Wiril ,men huvuddelen av erfordelig material måste anskaffas på den fria marknaden till ockerpriser och mutor var kutym överallt. Bogserwire t.ex hittade kapten Isberg i ett lager på Bosporens Skutari-sida efter tips från mellanhänder.Byråkratins levantinska papperskvarn i förening med spionskräck och muselmansk misstänksamhet mot allt västerländskt gjorde inte förspelet till Wirils hemresa med Camelia till någon sinekur. Den 31.3 kom ms Bardaland till Istanbul från Saloniki med Camelia på släp och efter en resa till Pireus med livsmedelslast gick Bardaland till Chios och hämtade Wiril. Med handstyrning akterut, en generator funktionsduglig sedan kablar lappats och skarvats och med en livbåtskompass som enda in-

WIRIL 7.2.44

strument att navigera efter inbogserades Wiril kl 04.30 sön 1.5.44 till Istanbul,där det sedan visade sig att det Turkiska varvet inte kunde åtaga sig det stora arbetet inom rimlig tid. De prov. reparationerna fick överlåtas på en firma som i vanliga fall inte brukade reparera fartyg överhubudtaget. Inför bogseringen till Istanbul hade i Chios byggts en slags brygga på Wiril av lastluckor och spillvirke. I Istanbul var det akut brist på trävirke,som på allt annat, och de provisoriska hytter som sedan byggdes för den långa hemfärden blev enkla brädskjul uppstöttade av svarta förvridna stålskott.

UD-telegram och Brittiskt beklagande i Underhuset

UD fick ett kort telegram tis 8.2 från ms Mongabarra om angreppet på Wiril och att fil.dr Nilsson dödats. Samma e.m. sände UD ett telegram till Greklandskommissionen i Aten och begärda närmare upplsyningar.Telegram förmedlades av ms Mongabarra och ms Fenris,vilken sistnämnda kom till Korfu den 9.2.Utförligare telegram kom till UD 10.2 och samma dag framförde den Brittiska regeringen till den Svenska regeringen sitt djupa beklagande med anledning av den olycka som drabbat Wiril.Det meddelades att en undersökning inletts och att skyndsam rapport infordrats från vederbörande militära myndigheter . Den 15.2 gav flygministern Sir Archibald Sinclair inför Underhuset uttryck för Brittiska regeringens beklagande med anledningde skador som vållats vid flyganfallet, och de dödsfall som blivit följden. Främsta orsaken till att Wiril råkade illa ut var att hon avgått från Samos till Chios 4 dygn tidigare än beräknat datum eftersom kapten Isberg velat hålla den tidigare fastställda tidtabellen. Att lastningstiden på Samos förlängts fick aldrig kapten Isberg något meddelande om och att Wiril kommit till Chios 4 dygn tidigare än Engelsmännen notifierats om sköt över hela ansvaret för det inträffade på de instanser som inte sett till att telegram avsänts och mottagits i tid. UD fick meddelande att Wiril skulle avgå den 5.2 till Chios men ett senare telegram från Aten förmälde att Wirils avgång från Samos uppskjutits till den 9.2 och detta meddelades även de Brittiska militärmyndigheterna.

Fler Rödakorsfartyg anfallna av flyg

Den 24.3 44 kl 07.15 anföll Brittiska plan på lat N 44° - Long 0.14° 11' i Adriatiska Havet det i Svenska Röda korsets tjänst gående ms Hallaren av Göteborg på 2792 brton,men angreppet avbröts innan Hallaren fått några skador. Den 6.4 angrep Brittiska plan i Lyonbukten Svenska RK-fartyget Embla som skadades. Den 19.4 sänktes Embla vid ett andra flyganfall . Den 6.5 anföll Brittiskat flyg utanför Sydfranska kusten den spanska Rödakorsångaren Christina varvid 4 av de ombv dödades och flera sårades,däribland Int. Röda Korets delegat ombord. -Den 15.6 anfölls

WIRIL 7.2.44

utanför Viareggio tyska lasarettsfartyget Erlangen med 324 sårade ombord x av 4 engelska jaktbombare, fick en bombträff i förskeppet så att eld utbröt ombord och måste sättas på land efter 7 nära bombträffar. Den 18.11.44 bombade Brittiska plan utanför Bari tyska lasarettsfartyget Tübingen i brand med raketer och automateld och 30 minuter efter angreppet kantrade och sjönk fartyget med stora förluster i människoliv. Båda deessa fartyg var vitmålade och rödakorsmärkta och i båda fallen rådde solsken och klar sikt. Den 20.6 minsprängdes och sjönk Svenska Rödakorsfartyget Fenja i Egeiska havet. En del av hennes skeppsbrutna besättning fick tillfälle att mönstra på Camelia och Wiril för hemresa.

WIRILS OCH CAMELIAS HEMRESA

(Se även sid 18-20 & 24) Wiril låg i Istanbul från den 1.5 till den 1.8.44 och mot alla odds genomfördes under denna tid en provisorisk reparation med hjälp av Istanbul Engineering Works och under ett oavlåtligt improviserande och med materialanskaffningen hänvisad till den svarta marknaden. Provisoriska hytter byggdes midskepps liksom en brygga, livbåtarna reparerades - STB utsvängda båt undgick elden genom att den var i lovart medan BB båt blev hängande i aktertaljan och klarade sig på det viset - generatorerna sägs över iland och återinsattes, Camelias styrmaskin överfördes till Wiril och en ny styranordning ordnades på bryggan,delvis nya el.kablar drogs från bryggan till ankarspel,styrmaskin och winschar,Cameilas kompasser sattes upp ombord, sjökort anskaffades från skilda håll,bl.a från Camelia, och navigeringsinstrument som sänts via Berlin av rederiet med kurirpost kom fram ,vilket ingen räknat med. Den 2.7 provkördes styrmaskinen efter inmontering med hjälp av en grekisk och en grekisk elektriker från Istambul Tamirat Fabrikadis. Besättningsfrågan löstes genom frivillig påmönstring på Wiril och Camelia av skeppsbrutna från minsprängds RK-fartyget Fenja.(Se 20.6.44) - Inför bogseringen fastsattes runt Wirils lucka 4 en 4½" -wire lades 4 gånger runt luckkarmen ,vars hörn skyddades av träskoning av 6x6" ekstav, och den fasta parten lades sedan 2 törnar runt en pollare akterut och på tampen om STB en fyrskuren 3"- talja som sista stoppare. Den andra tampen, som skulle shacklas till bogerwiren, slutade mitt för luckkarmen om BB så att god plats fanns för arbetet med båda wirarna. Särskilt grova shcklar tillverkades och ett nytt större halgatt nitades fast akterut sedan det gamla avlägsnats. Camelia intog 500 ton sandbarlast inför bogseringen.Efter att ha intagit last av 200 ton hasselnötter & styckegods och sandbarlast på 300 ton -djupg F 7'- A 14'- avgick Wiril den 1.8.kl 20 från Istanbul följd av Camelia som bogserades av en turkisk bogserbåt. Fartygen hade bunkers, vatten och proviant ombord för resan till Lissabon.Resan skulle enligt

WIRIL. 7.2.44

order från diplomatisk sida i Stockholm gå inom Turkist vatten till Fehthiye och därifrån till 20′syd ön Kupho,söder om Kreta samt därifrån följa rutten för Rödakorsfartygen till Gibraltar. Därifrån skulle resan gå inom spanskt och portugisiskt vatten till Lissabon,varifrån fartygen hade att följa Göteborgstrafikens standardroute genom punkt K på Lat N 33 0′- long W 34 50′till Färöarna och vidare via Kristiansand till Göteborg, en distans på över 7000 sjömil. - Den turkiska bogserbåten skulle släpa Camelia till Kumkalé, södra udden vid yttre inloppet till Dardanellerna,förbi minspärrar och ubåtsnät vid Gallipoli och Chanak. Den 3.8 på morgonen beordrades fartygen vid Kodirik Burum in till Chanaks redd eftersom det visat sig att Wiril saknade Brittisk navicert för lasten av 200 ton nötter, ett papper som kunde utverkas samma dag genom Brittiska legationen i Ankara som kontaktat London. - Tidigt på morgonen den 4.8 drogs Camelia ut till Kumkalé där Wiril tog över. Bogserwiren, schacklad till Camelias STB ankarkätting, togs ombord på Wiril och schacklades till wiren runt lucka 4. Klockan 05 lättade båda fartygen ankar. Då Wirils ankare skulle hyvas in i klyset sprang magnetbromsen sönder och därmed var Wirils ankarspel obrukbart för el.kraft för resan till Lissabon. Försiktigt gick Wiril farmåt och Camelia släppte sakta ut den 270 meter långa 35 mm:s Hällsforskabeln som anskaffats i Istanbul plus 15 famnar kätting. Bogserkabeln var då i smult vatten c:a 300 meter lång men senare i Nordatlanten stacks mer kätting ut så att kabelns längd var c:a 360 meter. - Den 5.8 passerades Chios och Samossundet. I det smala Samossundet rådde byig hård pålandsvind och från Wiril såg det ut som om Camelia inte skulle klara land. Camelia höll sig nämligen på sidan av Wiril så att hennes rorsman ,som stod akterut,vid en 50 cm:s nödstyrningsratt,skulle få fri sikt föröver genom ett fönster på STB-sidan av undre bryggan. Sedan en ö i sundet passerats i lovart måste Wiril med STB-gir knycka Camelia ut från land.Kabeln höll, allt gick väl och Camelia följde efter Wiril med en elegant sväng ut från land. - Den 6.8. kl 11 lämnade fartygen Turkiskt vatten vid klippön Poximadi och därmed var en av de besvärligaste etapperna avverkad. Kustlots hade inte kunnat erhållas och de trånga minfyllda farvattnen hade nattetid vilat i kompakt mörker eftersom alla fyrar och lysbojar var släckta.På raksträckor utmed kusten hade man kommit upp i 9 knops fart och vädret hade hela tiden varit perfekt. - Den 7.8 på morgonen friskade vinden i från NW med hög,krabb sjö. Båda fartygen slingrade och satte ganska hårt och bogserwiren kom i vandring i halgattet akter på Wiril så att smärtingen nöttes bort.Wiril måste därför sakta ner och stoppa så att man med hjälp av 3ans winschar och en kastblocksanordning kunde hyva hem 2-3 dm på wiren och klä om densamma. Såväl kabel som wiren runt luckkarmen måste ständigt hållas väl smorda med hopsmält fett och talg.Wirils 1e styrman Killman byggde senare en

WIRIL 7.2.44

"träsläde" som sköts in under wiren i halgattet och som förhindarde nötning. Den 7.7 passerades söder om Korfu ms Pedro Christoffersen och den 9.8 ms Akka, båda i Rödakorsfarten. På kvällen den 9.8 norr om Tunis mötte man ms Boreland som hälsades med sirensignaler och flagghalning. Kl 06 den 13.8 mötte bogsersläpet ms Nagara och Suorva,även de vitmålade och Rödakorsmärkta. Vädret var fint sedan kulingen söder om Kreta blåst halsen av sig. Den 15.8 tog Wiril lots vid Gibraltar kl 17.15 sedan Europa Point passerats 15.15, och kl 19.30 ankrade fartygen utanför Palmonas mynning, Wiril på 17 famnar med 60 famnar kätting ute. Den första etappen Kumkalé- Gibraltar , 2235 ′, hade avverkats på 275 timmar. Efter kontrabandskontroll beslöt man fortsätta mot Lissabon på morgonen den 17.8 - Kl 05 den 17.8 började 12 man, även ekonomipersonalen, lätta Wirils ankare för hand. De första 40 famnarna gick det, men sedan måste man ta till 2ans winschar.Meter för meter hivades kättingen hem med hjälp av wire och handspel och kl 10.45, efter över 5 timmars hårt arbete,var ankaret i klyset. Kl 11 fortsattes bogseringen. - Lör 19.8 vid midnatt saktades farten ner för att inte komma till Lissabon förrän i gryningen. Alla fyrar släckta även här. Kl 09.15 bordade lots vid Lissabon Bar men begärd bogserbåt syntes ej till. Trots flodström och ankarliggare klarade dock Wiril inbogseringen till Lissabons hamn. Under 4 dygn i Lissabon reparerades ankarspelet,förråden kompletterades, en nödradiosändare som skickats ner med båt från Sverige installerades, kablar & wirar sågs över och nationalitetsmärkena på däck och sidor nymålades. - Ons 23.8 kl 19 lämnade bogsersläpet lotsarna utanför Lissabon Bar inför den över 7000′′ långa slutetappen tillsöder och väster om Azorerna och från punkt K vidare norrut mot Färöarna. Den 25-27.8 rådde frisk N kuling med krabb sjö och tidvis svår slingring som fresatde på materielen. Bogserwiren gled på sin släde i ett tjockt fettlager i Wirils halgatt och bogserkabeln förlängdes den 26.8 till c:a 330 meter. Den 30.8 nåddes punkt K efter 2 dygnmed bra väder och en medelfart på 8,15 knop. Kl 05 den 30.8 sattes kurs nordvart. Kl 10-10.30 kretsade ett engelskt bombplan över fartygen på låg höjd. - Den 2-6-9 passerades ett stormområde med högervridande W kuling,hög sjö, Atlantdyning, regn och mulen luft. Fartygen slingrade svårt och grävde ner sig i dyningen. Camelia stack varje dag ut några länkar kätting för att förhindra nötning i klyset på samma länkar.Påfrestningarna på kabeln var stora och wiril måste sakta farten. Halgattet stämplades fullt med trävirke och kilar runt wiren och släden för att dämpa de tidvis våldsamma knycken från den ena sidan till den andra. - Vid middagstid 10.9 nåddes punkt F och kursen sattes 90° in mot Färöarna.Trots sjögång och minskad maskinkraft understeg farten inte 6 knop. - Kl 10 f.m 11.9 kom fartygen in på Thorshavns redd för Engelsk kontroll. - Efter 19 dygns bogsering var

WIRIL 7.2.44

wiren minst skamfilad vid halgattet tack vare träskoningen. En i lunginflammation isnjuknad motorman fördes iland och efter 4 timmar forsattes hemresan, nu i säkkskap med ms Dahlia som inväntat släpet i Thorshavn. Dahlia hade paravansvep och gick först hela vägen till Göteborg. -Den 12.9 passerades släpet av Drottningsholm och Arundel Castle,några timmar senare även av Gripsholm, alla tre på väg till Göteborg med tyska krigsfångar som skulle utväxlas där mot allierade fångar från tyska läger. - Den 12.9 siktades flera drivminor . Bästa medelfart under hela resan, 9 knop uppnåddes den 13.9 då släpet tillryggalade 218' på ett dygn. Den 14.9 kl 12 mötte ett tyskt patrullfartyg utanför Lister. Kl 14 överflögs släpet av en bombplanseskader ur US.8th Airforde på väg att bomba mål i Norge . På kvällen löpte fartygen in på Kristiansands redd med mörkläggning och flyglarm. Krigströtta tyska officerare bordade för kontroll. - kl 08 17.9 fortsatt med norsk kustlots.Ute på fritt vatten överraskades fartygen av SW kuling och Camelia girade mycket med vind och sjö akterifrån.På kvällen näddes svenskt vatten med svensk lots på bryggan och fartygen ankrade upp norr om Hälsö. Därifrån fortsattes resan med jagareskort sydbart kl 06 den 18.9 och på e.m nåddes Vinga. Kl 16.20 slogs shackelbulten,som höll bogserwiren,ut och bogserbåtar tog över Camelia. Allt väl ombord. Wiril ,kapten Isberg och hans besättning hade klarat bogseringen från Kumkalé till Gtbg på 37 dygn och 1½ timma, en sträcka på 7150 sjömil, medelfart 7,8 knop. Båda fartygen gick in till Lindholmen för årslång reparation och besättningarna avmönstrades. Kapten Isberg tilldelades som erkänsla för den unika bogseringen av konungen personligen i audiens på slottet riddartecknet av Vasaorden. Wiril lämnade varvet först den 21.8.45. (Se historik)

Historik

Motorfartyg på 881 brton byggt 1938 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål L. 69,7 B 10,8 Tillhörigt Stockholms Red AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm. Sjösatt den 12.9.38, lev. 7.12.38. Systerfartyg till ~~Warian Werna Wiros~~ Open shelterdäckade W-båtarna Warun,Wormo,Werna,Wiros och Waria,byggda 1935-38 vid Öresundsvarvet.Wiril var det sista i serien. Provtursfart 13¾ knop.Lastade sedan i Landskrona för Göteborg. Huvudmaskineriet utgjordes av två stycken Polar Dieselmotorer på 1230 ehkr vid 300 varv/min,genom elektromagnetiska kopplingar och en kuggväxel nerväxlade till 130 varv på propelleraxeln. 2 Polars hjälpmotorer på vardera 120 ehkr. Isförstärkt skrov. 9 bommar, varav en för 10-tons lyft. Varmlufstfläktar i rummen för ömtålig last i kyla. 3 st dubbelhytter för passagerare på båtdäck kring en hall med trappa ner till matsalongen på sh.däck. -Isvintrarna 1939-41 var Wiril stationerad i Öresund och i Vänern som statsisbrytare.Chartrad av Sv.Röda Korset för dess Greklandshjälp avgick Wiril tillsammans med Tamara den 3.4.43 från Göteborg mot Pireus där Wiril skulle användas som

WIRIL 7.2.44

omlastnings- & distributionsfartyg från Pireus och Smyrna till Chios, Mytilene,Samos och Nicaria. Efter hembogseringen av Camelia aug-sept 1944 låg Wiril vid Lindholmens varv i Gtbg för reparation som avslutades först den 21.8.45. Den 25.8 gaick Wiril efter lastning från Skoghall destinerad till Wisback. - den 11.12.45 grundstötte Wiril på resa Stockholm-Piteå i inseglingen till Piteå,måste läktra last, flottogs av Valkyrian den 13.12 kl 14 och gick in till Piteå för lessning ochtätning,läck i förrum och tankar. Måste dockas vid Finnboda. - Den 28.5.47grundstötte Wiril i Norrköpings skärgård på resa Menstad-Norrköping med salpeterlast och blev svårt läck i förrummet. Flottogs 30.5 och infördes till Oxelösund av Hermes. Efter lossning av fröstötd last dockning vid Finnboda. - 10.6.49 då Wiril kl 02.20 på resa Lexioes-Antwerpen med last av 518 ton vin,kork och styckegods låg och väntade på lots vid boj HK 5 utanför Vlissingen blev hon påränd av Libertyfartyget Andrea F.Luckenbach på 8170 brton - U.S.State Dept. - som tryckte in hennes BB-sida från bryggan akteröver, krossade BB livbåt och försvann i mörkret akteröver utan att ta notis om kollisionen. Med svåra ovanbordsskador men ej läck kunde Wiril fortsätta Till Antwrepen för lossning och 6 veckor vid varv. - Mån 1.8.49 utbröt brand i maskinrummet då Wiril låg på Faro redd,Portugal och lastade för Antwerpen. Det tog 6 timmar att få elden släckt och stora skador uppstod midskepps av hetta och rök. Det var gaser från en smörjoljeförvärmare som antänts av en gnista från generatorn. - Fre 1.1.60 på ingående mot Norrköping med styckegodslast från Hulll och på däck grävmaskiner och traktorer fick Wiril kl 0.5.30 i en tvär BB-gir av farleden vid Östra Kovik i inloppet till Bråvikengrundkänning och en svmr läcka som inom 10 minuter hade vattenfyllt maskinrummet. Med svår slagsida och helt mörklagt drev fartyget på grund på sandbotten på 4½ meters djup där även förrummet vattenfylldes.Besättningen, som gått i båtarna, återvände ombord och kl 22 kom Neptunbolagets Atlas. Sedan dykare tätat och maskin-och förrum länsants infördes Wiril till Norrköping för lossning.Reparerade sedan till 15.3 vid Finnboda för 250.000kr. - Grundkänningen hade vållats av lotsens oskicklighet. -

Alla systerfartygen sålda utomlands

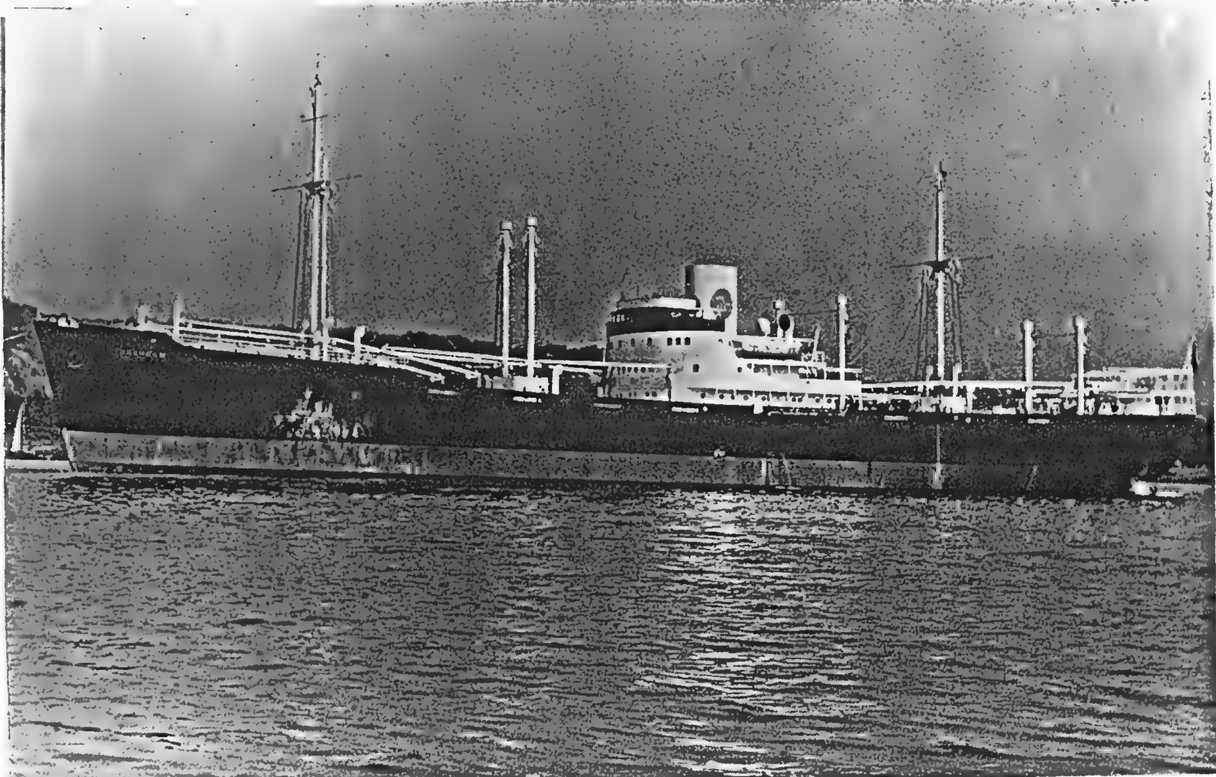
I april 1961 såldes Wiril och Waria,båda byggda 1938, till Plovidba Kvarnerska i Rijeka, Jugoslavien,och fick namnen Platak och Plavnik. Wiros hade redan i jan 59 sålts till Bremen och fått namnet Koralle. Wormo. B.35, såldes i dec 62 till Grekland för 449500 kr och fick namnet Fotis. Werna, B-37, såldes febr 63 the Canal SS Co i Panama och övertogs den 15.3.63 som Elvaira. Warun, B-35, utbrändes 3.8.56 efter grundstötning vid Gäddans Rev ,10′NW hävringe,sedan utsrömmande olja i maskin antänts. Fartyget blev vrak men inköptes av Sten A.Ohlsson i Göteborg och ombyggdes vid Sölvesborgs varv till ms Margit på 992 brton,ett helt nyttfartg.

TUNAHOLM 7.2.44

Sön 5.3 kl 11.45 anlänt till Buenoas Aires och förtöjt i Puerta Nuevo Dock "D".

Buenoas Aires 6.3.44
Eric Lundberg
Befh

Jiborn E.Söderman
1e styrman 2e styrman



Besiktningsrapport

Ing.Sten Haeger besiktigat för SKNF 2.5.44 i Sannegårdshamnen i Göteborg för att fastställa livbåtsskadorna.Övriga skador gått på civilrisk och ersatts av SÅAF. Götaverken reparerat livbåtarna för 1435:- och övriga skador för 7460:-

STB båt: 14 nya bord insatta på en sammanlagd längd av 48 löpmeter. Stävar och bordgångar drivits. Randgångslisten förnyats 5,6 meter.8 lufttankar och skråna reparerats.

Motorlivbåten: 2 nya bord om STB på 2,2 löpmeters längd.

Provisorisk reparation i Beenoas Aires.

The Anglo-Argentine Marine Engineering Co i Buenoas Aires reparerade div stormskador för 1037:92 och Pablo Hansen reparerade strålkastare för nationalitetsbelysningen för 388:96.

Assurans

SKN ersatt SÅAF med 2299:43 den 17.2.45

Data

Motorfartyg på 3581 brton byggt 1938 vid Götaverken av stål. L 125 B 16 Tillhörigt Svenska Amerika-Mexicolinjen (T.E.J:son Briström) i Göteborg. Lejdfartyg 1942-45. Kom till Gtbg 25.2.45 från B.A. (Avgått 4.1.45)

TUNAHOLM 7.2.44

STORMSKADADE LIVBÅTAR OCH NEUTRALITETSBELYSNING PÅ LEJDFARTYG SKN-SAK.

ETT TYPEXEMPEL

Journal

Ons 2.2.44 05.45 Avgått Göteborg destinerad till Buenos Aires.Full last av styckegods. Djupg F 22'1''- A 23'11''

Mån 7.2 Vind SW 8-11 Beaufort,hård och byig. Grov SW-lig sjö med svårt slingring,sättning och överspolning.Gått med reducerad fart. Kl 10.40 gick en brottsjö över fartyget varvid följande skador uppstod: Räcket på toppen av styrhytten kröktes, strålkastaren på styrhyttstaket om BB slogs sönder, ett fönster på förkant BB sida av båtdäck slgs sönder och båda fönsterkarmarna i röksalongen kröktes så att fönstren sprungo upp och röksalongen matsalongen och passagerarhytt nr 1 fylldes med vatten så att möbler,pane paneler och armatur skadades.Vattnet forsade sedan genom däck och trappa ner i den underliggande befälsinredningen där allt vattendränktes och personliga ägodelar förstördes. Flotten på akterdäck BB slogs sönder och kastades ner på 5answinsch och lucka där presenningarna sönderrevos och flottställningens förliga sparre bräcktes sönder. Däverten till belysningen på fördäck kröktes liksom utriggaren om BB på verandadäck där alla belysningslampor för neutralitetsmärkningen sltes bort och spolades överbord. Vinden törnade efterhand till WSW 9-12.Legat och hållit mot vind coh sjö dygnet ut. Fönsteröppningarna stämplats.

Ons 9.2 Observerat att färskvattnet i akterpiken börjat bli salthaltigt varför tanken måste ha sprungit läck oder fartygets arbete i sjön.

Mån 14.2 hård storm,SW -WSW 9.12. Mycket hög SW sjö med ytterst våldsam sättning,slingring och överspolning. Kl 10.10 tog fartyget ett brott midskepps om STB varvid förnsterramarna i passagerarhytt nr I gav efter så att vatten forsade in .Innerklädseln på skottet gav efter,värmeelementet slogs loss från skottet varvid kokande vatten och rusånga rusdae ut i hytten som totalförstördes. Vattnet rann sedan ner i 1e och 2e styrmännens hytter.En ventil spräcktes i 1e styrmans hytt och en i 2de kockens hutt.All utsides neutralitetsbelysning förstördes,utriggaren kröktes och 2 fasadbelysningslampor spolades överbord.En ringbult för fastsättning av livbåtskrok sprängdes så att STB livbåt kom lös och ramponerades. Dess akterskrå rycktes loss och böjdes akteröver. Livbältslåren på verandadäck kom loss och skadades, en fönsterruta i badrummet om STB spräcktes, ett fönster på verandan krossades och 2 korgstolar sönderslogos.

tis 15.2 Observerades att skottet till passagerarhytt nr 1 är intryckt likosm brädgången på verandadäck under STB livbåt. Röksalongens skott på förkant verkar även vara något intryckt.Gösstången på backen har kröks av överbrytande sjö.

SIGRID MATTHIESSEN 13.2.44 50% krig

KOLLIDERAT MED 2 SAMMANBUNDA LANDSTIGNINGSFARTYG I KIELKANALEN U. MÖRKER.

Rapport

Ons 9.2.44 Avgått Västerås- Bremen med last av 1230 ton järnmalm.Djupg F.13'6" - A 15'6" . 20 ombv.

Sön 13.2 kl 19.05 i Kielkanalen i mörkt klart väder kolliderat med två i bredd sammankopplade tyska landstigningsfartyg som före kollisionen avgav några svaga oregelbundna ljud.Sigrid Matthiessen avgibit backsignal och senare kanalens nödsignal. På eget fartyg brunno lanternorna klart fast avskrärmade,de andra fartygen förde endast ett svagt vitt ljus. 1e styrmans vakt. Lots & kanalstyrare ombord. Utkik på backen. Efter kollisionen kolliderade landstigningsfartygen med en efterföjlande tysk ångare varefter de försvunno i ostlig riktning i kanalen. Orsak till kollisionen:felmanöver från de tyska fartygen som först iakttogs 15° om STB knappt 2 minuter öre sammanstötningen .Sigrid M. styrde på kanalens STB-sida.

Journal

Ons 9.2 kl 23.35 avgått Västerås med lots ombord.

Sön 13.2 kl 11 avgått från Holtenau med lots Sinnig och kanalstyrare Reese ombord. Omkring kl 19.03 i fullt mörker och klar sikt observerades en mörk skugga och ett mycket svagt vitt ljus på STB bog,vilket antogs vara akterlanternan på något mindre fartyg. Helt plötsligt började detta ljus gira BB hän,emot vår STB bog och samtidigt hördes några svaga oregelbundna ljud,antagligen från en luftvissla. Maskinen slogs då omedelbart fullt back och 3 korta ljud gavs i ångvisslan,samtidigt som vakth. styrman beordrades vara klar vid ankaret. När det förmärktes att föremålet snabbt närmade sig gavs nödsignal - 5 korta signaler i ångvisslan- men omedelbart därpå kolliderade vår STB bog med ett av tyska marinens landstigningsfartyg och fick stora skador på stäv, bordläggning och spant,alltsammans lägst en meter ovan vattenytan. Fartyget tog grundkänning med kriet på södra kanalbanken och maskin stoppades. Alla tankar och rännstenar pejlades men ingen läckning förmärktes. Eftersom skadorna låg så högt över vattenytan beslöts att fortsätta till Brunsbüttel.Trots full back i maskin satt dock fartyget fast i kanalbanken och kom ej loss trots flera fram- & backmanövrar. En wire manades då iland och fastgjordes på em pollare på kanalbanken,därfeter hivades på wiren samtidigt som maskin gick full back och nu lossnade fartyget och kom ut på fritt vatten. När wiren kastades loss iland kom den in i propellern aoch kunde ej tagas loss varför 2 bogserbåtar måste anlitas för at bogsera fartyget till Brunsbüttel dit vi ankom kl 23.30 och förtöjde vid kajen i Binnenhafen.När fartyget svängdes in till kajen kl 23.40 sprängdes bogserwiren akter och därvid skadades däckshusräcket, ,ejdaren på förkant och två

SIGRID MATTHIESSEN 13.2.44

wirerullar. Våra lanternor brunno vid kollisionen klart men voro reglementsenligt avskärmade

Mån 14.2 under f.m har klassens och assuransens ombud besiktigat och beslutat om prov. reparation här i Brunsbüttel innan resan får fortsättas. En dykare har u. dagens lopp bortkapat 2 sammankopplade wirar från propellern.

Lör 19.2 kl 07.30 avslutat reparationsarbetena. Avgått kl 08 med lots. Under resan har läckage i förpiken förmärkts.

Sön 20.2 Kl 10.50 förtöjt i Industriehafen i Bremen för lossning. Flera flyglarm under dagen och kvällen.

Tis 22.2 Vid undersökning av läckaget i förpiken konstaterat att förstäven var avbräckt med plåtarna på båda sidor bräckta.

ons 23.2 Eftersom reparation ej kunde utföras i Bremen lastades fartyget så att läckan kom högt över vattenytan så att resan kunde fortsättas till Brunsbüttel.

Tors 24.2 Kl 14.40 avgått från Bremen med lots ombord.

Fre 25.2 14.45 förtöjt vid reparationskajen i Brunsbüttel.Arbetena genast igångsatts.

Lör 26.2 Lotsen som var ombord vid kollisionen varit ombord på f.m och meddelat att det var 2 sammansurrade landstigningsfartyg som kollidaerat med Sigrid M. Dessa måste ha träffat oss så att en kommit på var sida om stäven. Reparationen klar 17.40. Avgått kl 18,05 med lots ombord.

Sön 27.2 När mildväder nu inträffat visat sig att backdäcket läcker så att vattnet rinner ner i besättningens hytter och klädskåp.

Tis 29.2 kl 12 förtöjt vid Årsta Koksupplag i Stockholm.

Stockholm 3.3.44
C.H.Nyström
Befh,

Crew List (KOMPL. SKN)

Befh Carl Herman Nyström, Gruvbacken 2,Stockholm, 12.7.77 (7.2.44 Sthlm)
1e styrman Martin Wahlton, 28.10.92 (5.11.43 Sthlm)
2e styrman Josef Hilmar Loman, 21.1.96 (7.2.44)
Chief Fritz Reinhold Hedström, 30.1.89 (8.8.43 i Gävle)
Maskinist Kurt Gustav Ölander, 17.11.15 (16.11.43 i Köping)
Stuert Erik Bernhard Eriksson, 16.9.92 (17.8.43 i Gävle)
Kock Gunnar Emanuel Karlsson, 18.11.13 -"-
Messjunge Per Norrman, 27.3.21 (2.11.43 Sthlm)
Matros Gustav Victor Sävstrand, Västerås, 2.7.19 på Runö (9.2.44 Västerås)
Matros Kurt Frithiof Hansson, 26.10.15 (12.1.44 Västerås)
Lättmatros Bror Hultgren, 25.10.17
Lättmatros Evert Georg Claesson, 11.4.22

Forts

SIGRID MATTHIESSEN 13.2.44

Forts crew list

Lättmatros Hans Oscar Evald Sävstrand, 1.8.22 (16.11.43 Köping)
Jungman Sven Allan Andersson, 29.10.24 (7.2.44 Sthlm)
Donkeyman Malte Jönsson, 11.4.04 (7.5.43 Sthlm)
Eldare Bertil Rickard Holmström, 7.10.16
Eldare Elvon Bertil Florin, 3.7.20
Eldare Johan Arthur Forsberg, 21.6.14
Trimmare Stig Henry Amandus Johansson, 8.8.15
Maskinelev Karl Erik Nestor Törnblom, 2.11.16 (20.12.43 Västerås)

Sjöförklaring i Stockholm 13.3.44 kl 13

Sakkunniga:Anders Edgren & Otto Dahlqvist: inga frågor.
Advokat Ivar Morssing för Mäåaren.

Befh Nyström: Befann sig under däck på väg upp till bryggan vid kollisionen Uppkommen dit aikttog han i mörkret ett fartyg nära om STB men att det var 2 landstigningsfartyg fick han veta förstden 26.2 av lotsen.Omedelbart efter kollisionen hade människor som fallit överbord frånödet främmande fartyget ropat på hjälp och setts bli bärgade av tyskarna. I mitten har kanalen till 20 meters bredd ett djup på 14 meter med i 45° vinkel sluttande kanalbankar på sidorna.Landstigningsfartygen var rektangulära och mätte 6-7 meter i bredd. De låg ganska lågt på vattnet med främde deken c:a 1 meter över ytan. De framdrevs med egna motorer. Fartyg med mindre än 18' djupgående får mötas var som helst i kanalen.Lotsen borde ha hänt till om särskilda bestämmelser gäller för lanternorna på dyl. farkoster. Tyska marinfartyg som befh tidigare mött under mörker hade alla fört reglementsenliga avskäämade ljus.

1e styrman Wahlton: Tagit vakten 18.30. Från ett mötande fartyg om STB endast märkt ett svagt vitt ljus. Då kollision var överhängande slog han självmant full back i maskin och lotsen gav 3 korta stötar i ångvisslan. På lotsens order sprang styrman till backen för att klara upp ankaret men hann inte dit innan kollisionen inträffade.

2e styrman Loman: Frivakt. Skyndat ut på däck vid kollisionen och sett ett svagt vitt ljus om STB men kunde inte urskilja om det var fleränett främmande fartyg som höll på att bärga folk som kastats överbord vid kollisionen. Det egna fartyget hade då redan fastnat på kanalbanken. De avkärmade lanternorna på Sigrid M. lyste klart.

Matros Sävstrand: Utkik på backen, Inte iakttagit något förrän i sista minuten då han på STB-sidan varseblev ett enda lågt liggande svagt vitt ljus från något mötande fartyg. Det egna fartyget gick då enligt hans uppfattning ungefär mitt i kanalen.

KK memorial 27.4.44: De 2 sammanbundna landstigningsfarkosterna,vilka av allt

SIGRID MATTHIESSEN 13.2.44

att döma haft någon nattövning i kanalen,synas inte ha fört reglements-enliga lanternor,varför det svenska fartyget eller kanallotsen inte rimligtvis kan lastas för olyckan.

Ex officio

Bo Bergström

(Ingen Seeamtsverhandlung hållits i Flensburg)

Bericht über die Protokollaussagen des Schwed.D.Sigrid M. vor dem Reichskanalamt zu Brunsbüttelkoog an 14.2.44

SKNEIII 241

Der Kapitän Karl H.Nyström sagt folgendes aus:

Das Schiff befindet sich auf der Reise von Veteraas nach Bremen.Als ich das Rückwärtssignal (3 kurze Töne) und die folgenden wiederholten Gefahrensignale hörte, eilte ich auf die Brücke. Inzwischen war der zusammanstoss schon erfolgt und ich stellte auf der Brücke angekommen fest das mein Schiff nach BB herumgeworfen wurde und in die Südböschung lief und kan mit det Steven fest.Der Telegraf stand auf stopp. Auf meine anordnung wurden Tank und Bilgen durchgepeilt,Schiff machte kein Wasser. Die Erlittenen Schaden lagen etwa 2 meter über Wasser so dass die weiterfahrt des Schiffes nicht gefähdert war. Durck rückwärtsarbeiten der Maschine konnte das Schiff nicht flottgemacht werden. Aus diesem grunde brachten wir eine Achterleine an bord.Diese einhievend und gleichzeitig mit der Maschien rückwärtsgehend,brachten wir das Schiff flott. Die Leina an land wurde losgeworfen.Beim einhieven geriet diese in die drehende Schraube und an Ort und Stelle konnte diese nicht klargemacht werden. 2 Schlepper wurden angeforderts und unter hilfe derselben die Reise nach Brunsbüttelkoog fortgesetzt und machten an det Kaimauer fest. Unsere Lampen brannten gut. Det Ausguck war besetzt vor und nach der unfall ,der gegen 18.05 Uhr am 13.2.44 bei KM 16,5 eintraf.

Der Iste Steuermann Martin Wahlton sagt folgendes aus:

Ich hatte die Wache. Unser Schiff lief die Kanalfahrt westwärts.Die Positionskampen brannten gut. Es herrschte dunkle Nacht,windstille aber klares Wetter. Das Schiff wurde durch Steuerer gutgesteuert. Vor uns lief ein Ballaster in einer genügenden abstand. Von meiner standort BB-seite der Brücke sah ichplötzlich an STB voraus ein schwaches Licht und einen dunklen Schatten,welcher von der STB-seite nach der BB-seite (von Nord-zur Südseite) schor. Gleichzeitig hörten wir ein aus mehreren Tönen zusammaengesetzten Signal,wahrscheinlich mit einer Luftsirene abgegeben, dessen bedeutung nich auszumachen war.Ich sprang dofort zum Telegrafen, was auf anordnung der Lotsen geschahlund beorderte die Maschien über stopp auf " Voll rückwärts" .Gleichzeitig wurde das rückwörtsmanöver durch abgabe von 3 kurzen Tönen mit der Dampfpfeife angeseigt. Order des Lotsen folgte:" Klar bei Anker!" Ich eilte auf die Back,erreichte aber diese

SIGRID MATTHIESSEN 13.2.44

nicht, da inzwischen der zumsammenstoss mit dem Fahrzeug erfolgte. Auf die Back angekommen sah Ich dass die Sigreid Matthiessen in einem Winkel zur Südböscung lag. Nach der zumsammenstoss lag dass andere Fahrzeug an unserer STB-seite mehr nach der Nordseite zu, welchen ich an den schwimmenden Lichtern erkannte. Ich stellt die erlittenen Schaden fest und ordnete an Bilgen zu peilen.

Der Matrose Gustav Sävstrand sagtfolgendes aus:

Ich stand vor und nach der Unfall auf der Back als Ausguck. An STB-seite sah ich ein ganz schwaches Licht,welches weiss war,und einen dunklen Schatten,welcher sich schnell näherte. Der Schatten war dicht bei uns. Ich meldete dies sofort der Brücke und warnte die Mannschaft unter der Back. Auch ich hörte ein schwaches undeutliches signal an STB,wahrscheinlich Pressluft. Ich sah von der Back aus,dass vor und nach der Unfall alle Lampen brannten.

Der 2e Maschinist Kurt Öländer sagt folgendes aus:

Während meiner Wache in der Machine wurden zu folgende Zeiten folgende Manöver von der Brücke beordert und von mir ausgeführt:
18.41 Halt 18.43 VL 18.44 VH 18.45 VV 18.55 VH 18.57 VV 1904 stopp und FV, 19.06 stopp -einen stoss in Schiff bemerkt gegen 19.06 Uhr. 19.25 RV.

(Der Kapitän und Lotse des Marinefahrzeuges ist ebenfalls Protokollarisch vorgenommen worden, doch wird diese nicht herausgegeben.)

Provisorisk reparation i Brunsbüttelkoog

Efter förhandlingar och sedan rederiet telegrafisk godkänt detta överläts kl 17 den 14.2 den prov. reparationen av Sigrid M. på Firma Cornels i Brunsbüttelkoog ochden 18.2 var arbetet klart. Förstäven hade böjts, 3 stävplåtar och 3 spant bräckts,5 plåtar bockats. 6 nödspant påsvetsades och 3 st 8 mm stålplåtar svetsades ovanpå dessa.Därmed var fartyget tätt och fick 19.2 Seefähigkeitsattest att gå till Bremen och vidare till rep.-arationshamni Sverige. Kl 09 den 19.2 avgick fartyget till Bremen

Reparation i Stockholm

Skadorna reparerades permanent vid Ekensbergs varv,Sthlm,efter magistrats-besiktning där den 3.3.44

Assurans

SKN 28.6.45 betalat rederiet 37.860:79 = 50% av totalkostnaden

---

Historik

Se 10.5.40

GG 160 SVEA 14.2.44

MINSKADAD OCH SVÅRT LÄCK NO ANHOLTS FYR MEN KUNNAT BÄRGAS IN TILL DONSÖ.

Rapport

Mån 14.2.44 kl 05 gått ut från Falkenberg för snurrevadsfiske i Kattegatt. Minskadats kl 13.30 samma dag 3′NO½N Anholts fyr vid explosion i snurrevader Vind ONO 5 sekundmeter,klar sikt. Alle man på däck vid tillfället. 5 ombv. Motorn fullständigt ramponerats,bottenramen sönderspräckt i flera delar och bottenkranen sprang av så att fartyget höll på att sjunka.Rattstativet splittrats. Tack vare hjälp från Karin av Donsö, skeppare Victor Bergman lyckades vi täta Svea i sista stund och Karinbogserade oss hem till Donsö dit vi kom kl 00.30 tis 15.2. Ingen skadats.

Göteborg 21.1.44

K.O.Möller

Bilaga till sjörapporten

Mån 14.2 kl 05 avgick vi från Falkenberg och ankom till fiskeplatsen vid Anholt c:a kl 09. Vi lade omedelbart ut snurrevaden och hade halat in densamma utan missöde 3 gånger. Fjärde gången vid pass kl 12.30 lade vi åter ut redskapen och då vi kl 13.30 åter började hala in dem märktes en åtstramning i linorna och trodde vi då att den var fast i botten. Då vi hade c:a 200 meter kvar av linorna inträffade en fruktansvärd explosion c:a 15 meter låringsvis om BB så att alle man ombord blev totalt bedövade i några sekunder. Vattnet formligen kokade intill fartgssidan och tunga föremål både under och på däck kastades högt upp så det var ett underverk att ingen av oss blev skadad.Fartyget skakade i hela skrovet,maskinen blev totalt ramponerad ,bottenkranen sprang sönder samt en massa andra skador. Så fort vi återhämtat oss något gjorde vi undersökning och funno då att fartyget läckte så mycket att det såg lönlöst ut att kunna rädda det.Länspumpen blivit totalt sönderslagen och då maskinskötaren Möller Olofsson-Möller kom ner i maskinrummet upptäckte han att vattnet rusade in med sådan kraft genom ventilhalsen i bordläggningen att han skyndsamt måste springa upp för att rädda sig. Vi kapade surrningarna till livbåten samt gjorde klart för sjösättning. Samtidigt signalerade vi till Karin,som låg i närheten, och efter c:a 15 minuter kom Karin fram till oss. Svea var då halvfylld med vatten. Vi hade under tiden öst upp vatten med spänner ur rummet så fort vi kunde och då vi märkte att vattnetinte ökade vågade vi ånyo försök att gå ner i maskinrummet. Maskinskötaren kom då underfund med att läckan måste komma från bottenkranen,men då maskinen hade förskjutit sig hade durken kommit i beknip så att han inte kunde lossa den ensam.Hade inte Karinkommit oss så snabbt till hjälp hade Svea ofelbart sjunkit inom en halvtimme. Karin hade forcerat sininhalning av trålen så attdenna sprängdes och miste han fisken som hanhade i samma, minst 15 lådor. Under tiden som

GG 160 SVEA 14.2.44

fartygen lågo långsides varandra i sjön,lämpade vi över 32 lådor fisk till Karin och då vi efter c:a 20 minuters tid kom underfund med att vi kunde hålla oss flytande,tog Karin oss på släp mot svenska landet. Vi insågo dock att situationen inte kunde hållas med sådan forcering av länshållningen, utangick maskinskötaren ånyo ner i maskinrummet i sällskap med en man från Karin och lyckades dessa tillsammans att med järnspett bända loss durken och omedelbart med en måkare slå in en större träplugg i hålet så att läckaget minskade så kraftigt att vi utannågon större risk ansågo oss kunna fortsätta bogseringen till Donsö. Vi anlände till Donsö kl 08.30 tis 15.2. Rederiet å Karin har, förutom mistad fiskfångst gjort 2 dagars tidsspillan och får jag framhålla att om de inte forcerat som de gjorde hade Svea totalförlist.

Donsö 21.2.44
K.O.Möller

Besättning (Egna kompl.)

Skeppare/redare Karl Oscar Möller,Donsö
Fiskare Olle Möller,Donsö, delägare
Fiskare Gustav Möller, Donsö, delägare
Maskinskötare Möller Olofsson-Möller,Donsö, 58 år ,delägare.
Fiskare Bertil Karlsson, Donsö.

Reparation på Ideals slip i Göteborg.

AB Ideals Motorfabrik i Göteborg reparerad Svea med 2 sliptagningartill en kostnad av 5394:29, inkl. upptagning av motorn, arbete med fundamentsbultar,motrbädd,roder,propeller,foder,reversering,kranar, tjärbehållare, poolpump, avgasrör och durkar, samt drivning,kittning & beckning av all bordläggning under vattenlinjen,indurning av spik, pluggning av hål, insättnin ag nya spik,ny tank och en ny däcksplanka samt reparation av skott, tillverkning av nya metallbottenbultar och 2 st bottensilar samt diverse kompletteringar och reparationer av el.installationen mm

Motorn kostade 4780:51 att iordningställa. AB Bolinder-Munktells Göteborgsfilial levererat ny ljuddämapre, nytt manöverstaiv med styrning och stoppskruv,ny lagerram komplett med lageröverfall och pinnskruvar,inpassat uppsänt vevhus på lagerramen,inpassat uppsänd vevaxel,frkitionskoppling med trycklager & axel, skålar & överfall samt justerat vissa delar.

Hasses skeppsfournering för 158:- levererat 2 nya sidolanternor och reparerat topplanternan för 41:50.

Martin Lorentssons Vadbinderi,Donsö,lev, ny snurrevad för 840:50.

Luxor radio lagat radioapparaten för 28:07.

Svea sliptogs första gången 15.2.44 för provisorisk tätning, sjösattes åter den 21.1, sliptogs igen 23.2 och sjösattes 21.3.Nedmonteringen av motirn påbörjades 15.2 och vevhus,vevaxel mm avsändes till Bolinder-Munktell samma

GG 160 SVEA 14.2.44

dag. Nya bottenramen med påmonterat vevhus etc anlände till verkstaden den 13,3 och motorn var körklar 24.3.44. Nästa dag avgick Svea.

Assurans

Karins redare begärt 2500:- i bärgarlön vilket SKN accepterade.
SKN erkände ej Sveas krav på 3000:- för tidsförlust.
SKN utbetalade 8.5.44 till K.O.Möller kr 13355:54.

Eget

Historik

Motorfiskebåt på 30 brton byggd 1930 på P.Pettersons varv på Hälsö av Ek L 14,2 B 5,4 Huvudredare Karl Oscar Möller på Donsö. Deläagre och besättningsmän motorskötare Möller Olofsson-Möller samt Gustav och Olle Möller, alla på Donsö. 60 hkr Bolindermotor. - Den 21.8.50 då Svea låg mellan Anholt och Koppargrund under snurrevadsfiske fastnade 65-åriga Möller Olofsson-Möller,Dönsö i snurrevaden,drogs neri sjupet och drunknade.Han efterlämnade änka,2 söner och 5 döttrar.

Ingen sjöförklaring

Ingenting om Svea på KK. Ingen sjöförklaring avgivits.

1951 övertogs Svea av skeppare Nils Lorentsson,Donsö. 1958 såldes hon till Sven & Olof Fredriksson på Sturkö,Blekinge och fick numret KN 436.
I april 1959 såldes hon för 85000 kr till Sven Holmström,Perno,Finland.

Tysk eld mot svenska plan, minor i trålar

Tis 15.2.44 kl 08 blev svenska jaktplan som gått upp för att avvisa ett okänt plan som passerade innanför territorialgränsen 2500 meter SW Vinga beskjutna av 2 tyska jagare vilka eskorterade en konvoj längre ut till havs Inget av planen träffades och de återvände till sin vas för att rapportera. Tors 17.2 på e.m kom Marit av Styrsö in till Halmstad efter att ha fått sin trål bortsprängd av en mina.Randyvåg av Styrsö, som gick strax efter Marits trål, var nära att stryka med. Fiskarne berättade att det överallt i Kattegatt drev lik och vrakgods från sänkta tyska fartyg och minsprängda danska fiskebåtar som gått under med man och allt.

"Dom hade inget val"(1985)

Olle Möller berättar 1984

Då vi hade 7 trossar kvar på det andra halet förstod vi att det var fast i någonting. Vi djupade upp på vanligt sätt och då small det. En fruktansvärd vattenkaskad höjde sig över oss och skrovet skakade så attmotorn stannade. Vi fick senare se att bottenramen spruckit i 6 delar. Ingen av oss blev dock skadad. Oscar sprang ner i maskin och kom upp med en väldig fart. Vattnet forsade in genom ett stort hål i bordläggningen där motorns bottenkran sutti

GG 160 SVEA 14.2.44

Oscar rusade till winschen, tog den stora ekspaken som vi hade att spinna wiren med då vi tog upp,och den passade precis i hålet. Vi slog fast den med en slägga. Sedan läckte det naturligtvis på många andra ställen där drevet gett med sig.Vi satte igång att ösa med pytsar ur lastrummet och att pumpa för hand.Vi hade ingen annan båt riktigt nära oss. För att påkalla uppmärksamhet hissade vi fócken upp och ner många gånger. Detta blev observerat av Karin av Donsö som kom och tog oss under bogsering. Innan vi var riktigt på det klara med om vi skulle kunna ta Svea iland,diskuterade vi om vi skulle sätta på någon bank.Men vi lyckades ta oss hem och kl 01 var vi hemma. Båten togs upp på Ideals varv i Göteborg. 6 veckor tog det att spika om och driva hela båten.

MESSINA 15.2.44

MINSPRÄNGTS OCHSJUNKIT UTANFÖR FALSTERBOKANALEN - FLYGFÄLLD MAGNETMINA

Rapport

Avgick Stettin kl 08 mån 14.2.44 destinerad till Göteborg. Rumslast av 334 ton kol . Djupg F 10´5"- A 10´5" 5 ombv

Minsprängd tis 15.2 kl 07.15 0,5´rakt W 2p ballongpricken utanför Falsterbokanalens inlopp . SO vind,stilla sjö, klar luft.Befh vakt. Utkik posterad på kajuttaket. Befh lindrigt skadad ovanför ena ögat.

6666666666666

Tis 16.2 kl 07 passerades fyrskeppet utanför Falsterbokanalen.Kurs sattes därifrån till vraket SWtS. Cirka 07.15 inträffade en minexplosion akterut om STB, varvid motorn stoppade och fartygetx blev läck. Vi försökte påkalla uppmärksamhet från land för att få hjälp då vi såg att fartyget skulle gå till botten när som helst. Omkring 07.30 kom lotsbåten och marinens båt ut och tog fartyget under bogsering. Då vi efter c:a 1½ timmes bogsering var c:a 1000 meter från land sjönk fartyget på c:a 6 meters djup. Vi blev själv bärgade och dessutom bärgades livbåten och flotten.Däremot gick fartygets förråd och besättningens effekter samtliga förlorade. Dessutom hade vi 8-9 ton brännolja ombord samt c:a 100kg smörjolja vilken även förlorades. Vi vågade nämligen inte stanna ombord då vi trodde att fartyget skulle sjunka vilket ögonblick som helst.

Göteborg 17.2.44
R.Patriksson
Befh

Sjöförklaring i Göteborg 22.2.44 kl 10

Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark: 1) Vilket vrak?
Befh, bästeman och lättmatrosen inställt sig.
I övrigt lät icke någon, som saken kunde angå, sig avhöra.

Befh Patriksson: Messina vid minsprängningen haft kurs på ett vrak vars förskepp legat synligt xxxxx ovan vattenytan. Strax N om vraket gick neutralitetsleden fram, vilken led befh ämnat följa. Befh vid explosionen träffats av ett splitter, troligen från STB lanterna.Messina fått ett hål i aktern under vattenlinjen. Befh trodde inte att fartyget skulle kunna bärgas.

Bästeman Karlsson: Låg och sov vid explosionen.Hade känt till att befh ämnat gå neutralitetsleden runt Falsterborev.

Lättmatros Petterson: Stått till rors.Ej sett någon mina. Explosionen träffat rakt under motorrummet.

Crew List

Befh Ragnvald Patriksson, Skärhamn, 27 år (25.1.44)
Bästeman Elis Karlsson, Skärhamn, 22 år (9.10.43)

forts

MESSINA 15.2.44

Crew List forts

Matros Clas Karlsson, Skärhamn,
Lättmatros Ragnar Pettersson, Nordvik, Sjärhamn, 22 år (Jan 44)
Kock-jungman Stellan Ek, Stockevik

KK memorial 20.3.44

Messina har av allt att döma kommit i närheten av någon från luften felaktigt nedsläppt magnetmina, vars explosion förorsakat så svåra skador å fartygets undervattenskropp att denna sprang läck och vattenfylldes.

Ex officio Bo Bergström

SKNEIII 291

TELEGRAM t? Krigsrisk från Stockevik 15.2.44

Motorseglaren Messina minsprängd utanför Falsterbokanalen på Östersjösidan
Isberg

Brev fr. Karl Isberg, Stockevik, t. SKN 17.2.44

Såsom tidigare meddelats genom ~~trei~~ telegram och telefonsamtal har m.segl Messina av Stockevik minsprängts. Jag är tacksam att, om det lönar sig, taga upp fartyget, detta göres så fort som möjligt då i annat fall såväl maskin som winschar mm kommer att taga skada. Vidare får jag framhålla att skeppsmäklare S.P.Pettersson i Göteborg icke äger någon befogenhet att företaga sig något eller föra min talan i denna sak. Han har endast förhyrtr fartyget för resan.

Högaktningsfullt
Karl Isberg

SKN svarat Isberg 19.2.44

Att " Neptunbolaget begärt ettb bestämt belopp för ~~bärr~~ närgning oavsett resultat av försöket. En bärgning på dylika villkor anse vi oss ej kunna acceptera.

SKN till Isberg 17.3.44

upplyst att Göteborgs Bärgnings- & Bogersings AB ställt samma villkor ~~sk~~ som Neptunbolaget. "Vi ha förklarat att vi icke kunna gå med på dylika bärgningsvillkor."

Besiktningsrapport

På anmodan av assuransdirektör N.E.Kihlbom såsom ombud för SKN har u-tecknad den 21.2.44 besiktigat Messina på strandningsplatsen i Kämpingebukten där fartyget sjunkit efter minsprängning den 15.2. Platsen är belägen på lat N 55 23,28'- lon O 12 58,55 'eller 1400 meter OSO södra inseglingspirarna till Falsterbokanalen. Fartyget ligger med stäven rätt mot land på c:a 8 meters vattendjup ,alltså med c:a 5 meter vatten över däck. Sjöbottnen består av ~~lk~~ lös sand och läget är utsatt för vind och sjö från mellan SO och SW. Vid besiktningen konstaterades att styrhuset akter är helt sönderslaget. Mast och stående rigg, bommar etc voro intakta vid besiktningen.

MESSINA 15.2.44

Seglen voro nedfirade och lågo kvar på bommarna. För bärgning av utrustning såsom segel, löpande rigg, bommar,ankare, kätting, winschar etc måste givet vis dykare anlitas, varefter bärgning av lasten torde kunna ske med jämförelsevis enkla metoder, eftersom fartyget har stora lastluckor. Enligt inhämtade uppgifter skulle minan ha sprängts under maskinrummet vilket snabbt vattenfylldes. Motorn uppgavs ha stannat strax efter expolsionen, men klarhet har icke kunnat vinnas huruvida motorn sönderssprängts eller ej. Vid bogseringen vattenfylldes farrtyget i övrigt ganska långsamt men sjönk plötsligt, förmodligen till följd av att maskinskottet sprungit.

Malmö 25.2.44
Folke -?-sten.

DYKARATTEST

Göteborgs Bärgnings- och Bogserings AB.

Undertecknad dykare har denna dag på anmodan av bolaget utfört dykarundersökning på motorskonaren Messina.
Härvid iakttogs följande skador:
Akter om mesanmasten, under valvet på båda sidor, äro plåtarna kraftigt intryckta mellanspanten. Kraftigast äro bucklorna på STB sida där en långskeppsväxel är öppen mellan 2 plåtar under valvet på c:a 1 meters längd. Rodret har slagits loss från akterstäven och hängde löst i hjärtstocken. På propellern hade ett av de 4 bladen slagits av inne vid navet. Själva akterstäven syntes vara oskadad. Mellan mesan- och stormasterna på STB sida voro en del plåtar lätt inbucklade mellan spanten. På akterdäck var styrhytten borta och durkplankorna i denna upprivna. Förskeppet syntes vara helt oskadat. Fartyget låg nergrävt i sanden till slingerkölarna med akterskeppet som därför inte var åtkomligt för besiktning under dessa.

ss Dan den 9.3.44
Oscar Jönsson
Dykare

Brev t. SKN från Gtbgs Bärgn.& Bogs AB 13.3.44

Med Edert brev av den 10 ds hava vi emottagit Telegrafverkets ~~kkixx~~ skiss över fartygets läge. Vi kunna meddela att vårt bärgningsfartyg Dan den 9.3 utförde dykarundersökning, var resultat framgår av bifogade dykarattest, Tyvårr visade det sig omöjligt för dykaren att komma ned i maskinrummet varför han inte direkt kunde uttala sig om maskinens tillstånd. Man torde dock kuna befara maskinerna är illa medfarna. Erfarenheten har visat att maskineriet efter dylika sprängningar alltid uppvisar betydande skador, särskilt då explosionen skett akteröver. Skulle intresse finnas för bärgning av fartyg och last ,äro vi istånd att böja arbetet i medio April. Då vädret emellertid synes vara tvivelaktigt,anse vi oss ej kunna utföra

MESSINA 15.2.44

arbetet på basis av detta, utan vore det önskvärt om överenskommelse kunde träffas i förväg om en fast summa för den händelsen arbetet lyckas.

Gösta Bothén

(SKN avböjt)

Flotten värdelös

N.E.Kihlbom,Malmö. 5.345 upplyst SKN att flotten från Messina, som flöt iland, var totalt värdelös. Livbåten däremot sålts för 125 kr.

Telegrafkabel skadad

Då Messina sjönk skadades en telegrafkabel genom att vraket kom att rida över kabeln på botten. Telegrafverket måst koppla in en ny kabelslinga förbi vraket, dragen 100-175 meter från vraket. (Se skiss) Kabelångaren "Butjadingen" av Nordenhamn utförde detta erbete den4-7.3.44 i gott väder.

Bärgning av last & vrak

N.E.Kihlbom, Malmö, 9.5.44 skrivit till SKN att Väg- & Vattenbyggnads-styrelsen beräknas kunna börja bärga kollasten omkring den 1.5., sedan arbetet attspränga och uppta vraket av tyska ss Brechsee utanför Limhamn avslutats.

Flera bolag kontaktade SKN och ville köpa Messinas vrak, bl.a John Sörmans Dykeri- & Bärgningsarbeten i Västervik och AB Eric Hagström i Oscarshamn. N.Nicklasson AB i Hälsingborg erbjöd sig 8.5. att köpa vraket som skrot. SKN sålde 8.6.44 vraket för 15000 kr till Neptunbolaget i Stockholm.

EFFEKTER

De 5 ombv fått ut vad de begärt av rederiet. Befh förlorat för 1158: samt en radio 250:- Bästeman 708:- Ragnar Petterson 311:- Clas Karlsson 431:- Stellan Ek 789:-

Assurans

SKN 21.3.44 utbetalat totalförlustersättning 141.500:- kr

SKN 9.4.44 för effekter 2904:50

SKN proveny 8.6.44 1500:- för vraket

SKN proveny för livbåt 16.6.44 125:-

LASTEN SKNEVII 403

334 ton kol försäkrad för 10.097:- kr i Svenska Allmänna av AB Linné, Dahllöf & Co i Göteborg.. Frakten assurerats för 5697:- i Veritas av S.B.Pettersson AB,Gtbg, som även försäkrat oljor för5000:- i Veritas.

SKN 11.3.44 till lastägaren utbetalat 10079:33

SKN 22.4.44 till S.B.Petterson AB utbetalat 10181:33

SKN utbetalat till Kungl.Väg- & Vattenbyggnadsstyrelsen för bärgning av kollasten 3000 kr

MESSINA 15.2.44

Forts Lasten

SKN proveny från lastägaren för bärgad last 10046:75 samt den 9.5.44 2640:44 från G & L.Beijer,Malmö.

Bärgning av lasten

Kungl. VÄG-& VATTENbyggnadsstyrelsen 17.3.44 förklarat sig villigt att till självkostnad, d.v.s 300-400 kr per dag, hösta totalbelopp 3000 kr, bärga kollasten " som till stor del kan upptagas med gripskopeaggregst." Bärgning av lasten igångsatts på morgonen den 13.5 44 och var slutförd den 22.5 då c:a 300 ton var upplagt på kaj i Trelleborg.
SKN sålt den bärgade lasten, 234,19 ton, till AB Linné, Dahllöf & Co i Gtbg. Återstående c:a 75 ton kol kvar i vraket. Av detta såldes 57,7 ton den11.7 till G & L.Beiger AB, Malmö,för 2640:44 sedan det lossats vid kol kompaniets kaj i Malmö.

Egna noteringar Husen i Hööviken skakade

27-årige skepparen Ragnval Patriksson från Skärhamn var ensam på däck till rors i styrhytten då minan exploderare kl 07.15 intill STB låring .Husen i Höllviken skakade. Tryckvågen var fruktansvärd. Luften vimlade av allsköns bråta som kom farande från fartygets innandöme, styrhytten lossnade från däck och hela inredningen och kajutan rasade ner i motorrummet där motorn sannolikt sprängdes i småbitar.Patriksson kastades flera meter föröver och fick ett kraftigt blödande splittersår i pannan. De andra 4 omb, medelålder 20 år, slungades huller om buller i förskansen. Ett under att alla klarade sig. Motorrummet vattenfylldes hastigt men Messina flöt utan slagsida när sjökntrollens och kanallotsarnas båtar kom fram. De 5 ombv gick över i sjö-kontrollens bår och lotsbåten började med 1-2 knops fart bogsera Messina mot land.Kl 08.45, 90 minuter efter explosionen, brast tydligen maskinskotte och Messina började hastigt sjunka med aktern före och växande BB slagsida. Då aktern tog botten på 6 meters djup låg hon nästan halvkantrad men rätade sedan upp sig och sjönk kl 08.55 helt 1000 meter från land i Kämpingebukten med 2/3-delar av den kala riggen uppstickande över ytan. Bärgningsfartyg på väg från Trelleborg återkallades. De skeppsbrutna infördes till Trelleborg, befh med huvudet i paket, och tog in på hotell Tre Lejon.De anträdde 16.2 hemresan till Skärhamn. Ingen hade fått med sig mer än kläderna på kroppen. Troligen en engelsk magnetmina som drivit in i farleden, trodde Patriksson. Livbåten och en flotte bärgades iland, men flotten var sönderslagen och helt värdelös. Minfaran, vårstormarna och vrakets närhet till telegraf-kablar på botten ävensom kollasten försenade en bärgning. I början av maj togs det mesta av lasten upp med gripskopa av en av Väg- & Vattenbyggnads-styrelsens båtar (Se ovan) och några dagar före midsommar kom 2 av Neptun-Bolagets båtar till platsen.Helgen var blåsig med krabb sjö och 2 lyft-

MESSINA · 15.2.44

pontoner måste ligga kvar i Trelleborg tv Vraket sålts 9.6 t.Neptunbolaget för 15000 kr

Bärgningen

Först på e.m. 28.6.44 lyftes Messina och passerade torsdag kväll 29.6. Falsterbokanalen hängande mellan lyftpontonerna på väg till Malmö för prov.tätning. Hon bogserades sedan till Lidingövarvet i Stockholm för reparation som blev långvarig och synnerligen omfattande. Med ny utrustning och inredning gick Messina den 20.12.47 ut på varvsprovtur med ny 200 hkr motor, nya winschar, nytt ankarspel, ny överbyggnad. (Se historik)

Historik

Motorskonert 3-mastad på 241 brton byggd 1896 vid Edske J.Smit & Zoon i Hoogesand,Holland av järn. (Ex Edske Smit) L. 37 B 7,4 Tillhörig skeppsredare Carl Otto Knut Svensson i Oscarshamn. Inköpt Jan 44 från kapten Karl Hildor Isberg i Stockevik som i febr 1928 köpt Messina från kapten Anders August Jönsson-Risberg i Skillinge, som 1922 köpt skonerten för 33000 kr från a/s Edske Smit i Aalborg. 100 hkr Gamma-Nobel-motor 1928. 1936 som första svenska motorseglare försedd med en radiopejlapparat av engelskt märke. -Edske Smit byggdes på spekulation av varvet 1896 och såldes 1898 till Nykjöbing där hon var hemma till 1922 då hon en kort tid ägdes av ett partrederi i Aalborg innan hon kom till Skillinge. Enligt SSD strandade Edske Smit på sin första resa in i Östersjön vid Bornholm och såldes till kapten Rasmussen i Nexö som ägde henne till dec 1015 då hon för 40.000 kr såldes till Sölvesborg och några veckor senare till Aalborg för 50.000:- Enligt SSt såldes 3sk Edske Smit av Nykjöbing i dec 1915 till Sölvesborg. - I april 1919 avseglade Edske Smit från New York destinerad till Allborg och påträffades 2 månader senare av en holländsk laståangare drivande som haverist i Nordsjön.Hon bogserades in till Norsk hamn. Hon hade 2 veckor efter avgången från NY förlorat riggen i orkan ochsedan med skadat roder drivit i flera veckor . 9 st drivminor hade vid olika tillfällen skrapat längs fartygssidan utan att explodera. -En annan gång under sin danska tid gick hon på sitt eget ankare i Limfjorden och vattenfylldes. 20.12.31 på resa Höganäs-Helsingfors kolliderade Messina i Ö Jungfrun med m/g Ewald av Hällevik och fick ansenliga riggskador. - 7.7.43 grundstötte hon i Oscarshamns inlopp och 27.1.44 på Skallegrundet mellan Tylön och Falkenberg men tog sig båda ggn flott för egen maskin. - Efter den stora haverireparationen 1944-47 vid Lidingövarvet i Sthlm såldes Messina i febr 51 av Neptunbolaget till Skeppshandlare Axel William Abrahamsson i Göteborg för 220.000 kr,som 1954 sålde henne till Skeppare Arthur Wilhelm Bövik i Stockevik som lät rigga ner henne till rent motorfartyg på 265 brton 1955. Hon användes sedan i Islandsfisket. 18.9.58 kom Messina hem från årets Islandsfiske med

MESSINA 15.2.44

en mycket god fångst av 1400 tunnor sill. - Påsken 1961 var Messina engageradm som spaningsfartyg efter ss Onega av Flekkefjord som drygt ett år tidigare försvunnit med man och allt vid Svenska Högarna.Redaren hävdade att Onega minsprängts, medan andra ansåg atthon varit en flytande likkista Långvarigt sökande efter vraket med ekolod och metallsökare hade på grund av den kuperade botten i området inte givit något resultat, och vid det sista försöket med MZessina gick den använda tv-kameran förlorad.

UD Hp 22 vol 1150 XL-Neutralitetskränkningar

Hemligt signalmeddelande CMDÖ till CM 15.2.44 09.50

07.15 minsprängd 3-mastskonerten Messina av Stockevik i Kämpingebukten. Fartyget togs under bogsering av svensk hjvb. Sjönk 1000 meter från land Besättningen bärgad.

Dito 11.10 den 15.2.44

Position för minsprängningen N 55 21' - 0.12 57,9', d.v.s. c:a 700 meter norr Klapperåsens prick som står 500 meter norr om neutralitetsleden. Noggrann minsvepning området föregen verkställdes i november 1943.

Skrivelse CMDÖ till CM 18.2.44

Med åberopande av mina H.Tnr 09.50 och 11.10 den 15.2 får jag vördsamt anmäla följande.

Messina,som var på väg mot västkusten från Trelleborg,kunde ej passera Falsterbokanalen på grund av fel å manöverinrättningen, och hade 15 ds omkring kl 07.00 vid passage av Fsk 28 i Kämpingebukten satt kurs SW-vart mellan ballongprickarna, mot 5-metersleden och ej följt den i UFS fastställda sjöfartsleden. Minsprängningen ägde rum kl 07.15 å position N 55 21,4' - 0.12 57,9' på omkring 9 meters vattendjup. Enligt befälhavarens utsago förmärktes ingendirekt åverkan å fartyget utan kändes endast chocke av vattentrycket under maskinrummet,varvid fartyget sprang läck samt så småningom vattenfylldes. Omkring kl 09.30 intrycktes maskinskottet p.g. av vattentrycket och fartyget vattenfylldes fullständigt samt sjönk under pågående bogsering av fartyg från Malm-avdelningen samt lotsbåt på omkring 1000 meters avstånd från kanalmynningen. Ingen man av besättningen erhöll några skador.Allt tyder på att det varit en magnetmina. - Efter minsprängningen den 23.10.43 av danska ss Ellenborg (s/o 8) i omedelbar närhet av ovan nämnda position verkställdes omgående magnetminsvepning av sjöfartsleden samt en noggrann svepning inom angränsande områden, vilken ånyo upprepats. Vid denna dag företagen dykarundersökning å platsen för min-

UD Hp 22 1150

MESSINA 15.2.44

sprängningen har inga delar av minan påträffats.

Malmö den 16.2.44

A.G.Mörner/ Sixten Graaf

UD förhört sig i London

C.F.A.Warner, Northern Section, Foreign Office,London svarade den 31.3 1944 Carl Olof Gisle. Swedish Legation, 27 Portland Place,W1, att:

" In reply to your letter of 16th march on the subject of the mine damage sustained by the Swedish schooner Messina on the 15th february last I am now able to tell you that our investigation into this matter has failed to produce any evidence to suggest that the mine in question was of British origin. In fact a survey of our mine-sowing operations in the Baltic at or about the time of the accident pracitcally excludes the possibility that the mine was British ,and, in view of this and the absence of any fragment of the mine, I do not think that we can satisfactorily pursue the matter any further.

Yours very sincerely

C.F.A.Warner

UD Hp 22 1149

Fotnot om ss Ellensborg,Omnämnd på sid 7

ss Ellensborg av Köpenhamn skadades svårt av en magnetmina 23.10.43 på svenskt vatten 2,1′ i bäring 156° från Falsterbokanalens södra inlopp sedan hon avvikit från den fastställda sjöfartsleden. En man fördes till sjukhus. Ellenborg inbogserades till kanalen kl 14.30 av bårgningsfartygen Neptun och Flintrännan som fört pumpar ombord. Den 25.10 kl 08.55 utbogserades ångarenx från kanalen mot Köpenhamn.

NORDÖST 25.2.44

I ENGELSK KUSTKONVOJ ATTACKERAD AV TYSKA MOTORTORPEDBÅTAR VID MIDNATT

Journal

På resa Dunston -Devonport anföllls Nordösts kustkonvoj vid midnatt natten till fre 25.2.44 av tyska E-båtar varvid ss Philipp M. torpederads och sänktes kl 23.30. Nordöst kl 00.10 passerat en flotte med överlevande från nämnda fartyg.Dessa blivit upptagna av etteskortfartyg.En av de tyska motortorpedbåtarna sänkts akter om konvojen. Häftiga skakningar ombord i Nordöst.

Stockholm 2.3.46
K.I.Tegelberg
Befh

Egna noteringar: SS Phillipp M. tillhörde Mooringwell s/S Co i Cardiff, var på 2085 brton, byggd 1924 i Burntisland och på resa Tyne-London med last av 3102 ton kol. Hon torpederades 2 miles norr om Heart Knoll Buoy utanför Great Yarmouth och sjönk inom 2 minuter. 14 man av besättningen, 3 man kanonbetjäning och en signalist räddade sig på en flotte medan 6 man av besättningen och en gunner gick med i djupet. Phillipp M sjönk på lat N 52 45′- O. 2 12′.

Inga krigshandlingar fick journalföras

Red AB Nord-& Östersjöfart,Stora Barnhusgatan 20,Göteborg skrev 12.7.46 till SKN att " utöver tidigare lämnade journalutdrag kunna inga ytterligare sådana lämnas beträffande skador föranledde av krigeförhållandena. - Det har nämligen varit förbjudet att i journalerna införa uppgifter om t.ex bombning av konvojerna på konvojankarplatserna och andra krigshandlingar som Nordöst utsattes för."

Besiktningsprotokoll

Ing Victor Schreil 2.2.46 besiktigat krigsskador på docka vid Ekensbergs varv i Stockholm. "Fartyget många gånger skakat häftigt på grund av krigshandlingar i närheten.Dessutom talrika skador på bordläggningen genom att fartyget i öppen sjö bordats av vakt- & patrullfartyg som slagit hårt mot fartygssidorna. En av journalerna gått förlorad genom bombning av det kontor i London där den förvarades.Förebud rått att anteckna krigshandlingar. "

Avsevärda skador ~~påx8xspant~~ i bordläggningen, brädgångarna bucklade,garnering och cement förnyas delvis .Reparationskostnad 71780:- kr

Nordöst låg vid Ekensbergs varv 22.1- 18.4.46 och då utfördes även klassningsarbeten för 387.235:- kr (Totalkostnad 466.863:-)

Assurans

SKN betalat Schreil 500:- den 18.5.46

SKN betalat rederiet 100.000 a conto 18.7.46

SKN betalat till Atlantica 18.423:54

Eget

NORDÖST 25.2.44

Tidigare krigshaverier

9.3.41, 7.4.41, 14.10.42 (Ingen historik)

SVANEN 3.3.44

MINSPRÄNGD OCH SATT PÅ GRUND NORR OM HÖGANÄS I MÖRKER OCH SNÖYRA.

Rapport

Avgick Göteborg tors 2.3.44 dest. till Lübeck. Rumslast 25 ton stål (till f:a H.B.A.Stahlgesellschaft Fritz Lurk, Baden-Baden). 20 ton fast barlast ac cement & tackjärn. 79½ ton wb. Djupg F 2,2 meter - A 3,9 meter. 16 ombv Minsprängd kl 00.25 fre 3.3 fem sjömil StO Kullen.Hård WNW vind,snöbyar, måttlig sjö. Ie styrmans vakt. Utkik på bryggan. Ingen skadad.

Journalutdrag

Tors 2.3 kl 15.20 avgått från Göteborg. Kl 24 passerta Kullen i WNW kuling med snöbyar.

Fre 3.3 kl 00.25 explosion midskepps under fartyget, troligen magnetmina. Läck i maskin-och akterrummet, vattnet steg hastigt över maskindurkarna. Måste uppge försök att.manövrera in mot land eftersom styrledningen inte fungerade.Sjösatt BB stora livbåt vari hela besättningen gick. Legat och hållit i lä av fartyget. Kl 02 gjort försök att borda fartyget men måst uppgiva det då fartyget slingrade hårt och kastade från sida till sida och risken var stor att livbåten skulle krossas. Kl 02.45 hårda snöbyar Rodde in motkusten för att skaffa bärgningshjälp. 03.15 landat norr om Höganäs.Sökt oss in till samhället och satt oss i förbindelse med lots-kontoret. Kl 05.45 gick kaptenen, båda styrmännen samt stuert ut med lots-båten för att söka reda på fartyget som.återfanns strandat norr om Höganäs Gått ombord och pejlat c:a 4½ meter vatten i maskin- och akterrum,medan förrummet var läns. Kl 11.40 anlände bärgningsångaren Dan.Vinden mojnat av. Tagit ombord en motorpump på däck för länspumpning. Dykare gått ner ochundersökt skadorna. Bottenvemtilerna befunnits sönderslagna, och en del naglar borta. Kl 15 satt igång länspumpningen från såväl Dan som med motorpumpen. Dykare gått ner och tätat.

Lör 4.3 kl 03 fartyget länspumpat och losstaget. Avgått till Hälsingborgs varv under bogsering av Dan. Ankom till Malmö 09.10.Under f.m. lopp fått order att gå till Hälsingborg .Avgått 15.05 under bogsering och anlänt kl 20.50 till Hälsingborg.Bogserbåten Björn ass. in till kaj.

Lasten lossad 7.3. Hälsingborg 7.3.44

J.Davidsson befh

Maskindagboken

3.3. kl 00.25 explosion på BB-sidan under maskinrummet. Maskin stoppades omedelbart. kl 00.27 sattes maskin åter igång för sakta fart framåt c:a en minut och därefter full back c:a en minut då stopp i maskin begärdes, Inget ovanligt förmärktes under dessa manövrar på maskin. Vattnet i maskin rummet hade då nått överdurkarna å BB-sidan och lämnades maskinrummet för att gå i livbåten som firades i sjön och låg sedan och höll i 1½ timma

SVANEN 3.3.44

i omedelbar närhet av Savnen som drev för vinden mot svenska landet, och sattes kurs mot land med livbåten och uppnåddes land norr om Höganäs där alla från Svanen gick iland och uppsökte närmaste boningshus efter en halvtimmas vandring.

Hälsingborg 7.3.44

Oscar Olin
Övermaskinist

Crew list

Befh Jöns Davidsson, Helmfeltsgatan 9c,Malmö, 17.3.84 Grönby
Ie styrman Harald G.Thulin, 26.2.87 Hangvar
2e styrman Karl I.Petterson, 11.2.08 Tresten
Övermaskinist Oscar E.Olin,Råå, 26.3.82 Raus
2e maskinist Oscar Nyquist, 15.1.91 Lalla
Rorgängare Erik Hansson, 12.7.09 Lärbro,Gotland.
Matros Anders Olsson, 12.5.03 Uddevalla
Lättmatros Henrik Friberg, 16.7.17 Malmö
Jungman Arne Alexanderson, 6.1.20 Alingsås
Stuert Edvard Strömberg, 8.4.97 Riggköbing,Danmark
Städerska Märta Freese, 2.8.95 Göteborg
Eldare Emil Persson, 16.2.12 Göteborg
Eldare R.Ljungström, 16.4.92 Göteborg
Eldare Erland Lagerström, 29.4.98 Karlskrona
Eldare Torsten Möller, 17.4.25 Malmö
Eldare Johan Karlsson, 28.1.22 Fåätö

Sjöxförklaring i Hälsingborg fre 10.3.44 kl 10

Fartygsinsp. Victor Hansson & sjömanshusombudsman Johannes Bengtsson.
1) Huruvida fartyget undergått avmagnetisering?
2) Befann sig fartyget i den minsvepta och utprickade neutralitetsleden?
3) Fanns reservstryning och var denna i behörigt skick?
4)Gjordes försök attlänsa fartyget och kunde läckaget därvid hållas under kontroll?
5) Fanns anledning befara att fartyget skulle sjunka då det övergavs,då i annat fall ankare borde ha fällts för att hindra fartyget att driva iland?
6) hölls skeppsråd innan åtgärd vidtogs varav gemensamt haveri kunde följa?

Befh Davidsson: Svanen var över huvud taget inte försett med avmagnetiseringskablar. Fartyget befann sig vid explosionen i neutralitetsleden. Vid passerandet av Kullen sattes kompasskurs StO½ Öst ochdenna kurs hölls sedan.Reservstyrningsanordningen, ratt med skruv, förstördes vid

SVANEN 3.3.44

explosionen. Efter explosionen dröjde det bortåt 30 minuter innan hela besättningen gick i livbåten. Fartyget fick efter explosionen genast BB slagsida varvid pumparna snart kom under vatten.Något försök gjordes därför ej att länsa och det skulle ändå inte ha lönat sig att använda pumparna eftersom avloppsventilerna förstörts. Hade trott att fartyget snart skulle gå till botten och ansåg det därför bäst att låta det driva in mot grundare vatten. Något skeppsråd hölls inet men alla var överens om att gå i livbåten All livräddn.utrustning godkänd av Fartygsinpektionen i Göteborg.

Ie styrman Thulin: Vakthavande på bryggan. Ofta gått denna sträcka. Från Kullens fyr hölls kurs StO½O . 2e styrman vid passerandet av Kullen tagit 4-streckspejling på fyren och distansen befanns då utgöra ½ naut. mil. Övertygad om att Svanen befunnit sig i den minsvepta leden. Gått i livbåten c:a 20 minuter efter explosionen. Han trodde att fartyget skulle sjunka.

2e maskinist Nyquist: Vakt i maskin, men befann sig vid explosionen tillfälligtvis på toaletten.Stoppade omedelbart maskinen och sprang sedan upp. Inget försök att länsa gjordes eftersom ett ångrör sprungit av och det blev så mycket ånga i maskinrummet att det var svårt att orientera sig där.Trodde inte heller att det skulle ha lönat sig att pumpa.

Matros Olsson: Utkik på bryggan. Gick i båten c:a 15 minuter efter expl. Sett att reservstyrnibgsanordningen blivitsönderslagen.

Eldare Persson: I skansen vid explosionen. Gick i livbåten c:a 20 minuter efter explosionem.

KK memorial 6.4.44

Fartyget torde med all säkerhet hava kommit i närheten av en från luften nersläppt magnetmina, varvid denna exploderat på några få meters avstånd vid passerandet.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIIT 293 SKNEII

Brev t. SKN från Hallands Ångbåts AB,Gtbg 3.3.44

Vår ångare Svanen har på resa Gtbg- Lübeck med c:a 25 ton stål ombord natten till idag enligt telefinmeddelande från befh å ångaren, kapten Jöns Davidsson, minsprängts utanför Höganäs. Fartyget står f.n på grund med akterskeppet ett par distansminuter från Höganäs. Befh meddelade att fartyget sannolikt erhållit bottenskdor under såväl maskinrum som för - och akterrum, vilka helt eller delvis äro vattenfyllda. Så snart ytterligare upplysningar inkommit skola vi meddela Eder. Högaktningsfullt

(I blyerts: införd Malmö retur Hälsingborg)

Effekter

SKN ersatt förstörda kläder och div nnat med 4199:20 den 3.7.44

Forts

SVANEN . 3.3.44

Forts effekter

Alla ombord fått kläder förstörda eller skadade. 2e styrman förlorat en portfölj med div. småsaker värda 65:-.Chiefen fått en flaska Hennesey Cognac sönderslagen, värd 14:-, stuert förlorat sin glasögon och rorgängaren tobak & cigaretter för 4:15. Städerskan blivi av med sin handväska innehållande glasögon, läderplånbok, 15 kr. i sedlar mm

---

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Sten Haeger 6.3.44 FF i dockan vid Hälsingborgs varv. Protokollet upptar 54 sidor typiska skador efter magnetminexplosion.

Förstäven: Stävskenan krökt, måste delvis förnyas.

Bordläggningen: Flera djupa intryckningar i bordläggningen och kölstråket såväl STb som BB. En köstråksplåt förnyas, 5 kölplåtar å båda sidor förnyas. 5 kölplåtar & 55 bordläggningsplåtar STb & BB uttagas o riktas.
14 bordläggn.plåtar riktas på plats.
22 spant o bottenstockar STB, 20 st BB uppriktas och rep.
35 sidospant ST, 35 st om BB -"- -"-
Den bräckta akterstäven uppmejslas o svetsas el.

Rodret: Lyftes, hjärtstocken nedtages i dockan för undersökning.
Ny pockenholz i roderboxen. Reservstyrratten av trä förnyas i järn.

Garnering: 80 kvm garnering förnyas i för- o akterrum o kolboxar.
Rännstens- och garneringscement förnyas.

Bottenventiler, länsledningar, luft - och pejlrör repareras?

Fördäck: Trädäcket drives & kittas 800 löpmeter.
Ankarspelets bottenplatta rep & fastsättes med nya bultar.
Båda winscharna repareras.
Teakdörren till nergångskappen inkl ramar repareras.
Nytt fockstag. Förriggen rep och provas.

Akterdäck: 1500 löpmeter trädäck drives o kittas.
Barriären B_b uppriktas.Roderkistan rep.
Teakdörr till däckshuset STB rep. Winschen besiktigas.

Aktermasten: Nya mastkilar, ny mastkrage, rep av vant & stag.

Maskinskylightet: Teaktrall & gångjärn rep. Ett nytt glas.

Brygg- och båtdäck: Drygt 900 meter trädäck drives och kittas.
2 däcksplankor STB förnyas, vardera 4 meter, Båda skarndäcksplankorna förnyas c:a 20 meter.

Livbåtar: Drivas och kittas. Till BB båt ny mast, 2 nya åror,nytt dukkapell div. ny utrusning. Till STB båt: Skråna uppriktas,skamfilade bord avputsas, kapellet rep.

Forts

SVANEN 3.3.44

Forts besiktningsprotokoll

På brygg- och båtdäck,diverse:

Bryggskärmen på akterkant BB uppriktas. Taket fastspikas i STB kur och takduken förnyas. Masoniteskydfet fastspikas STB & BB. Talröret och maskintelegrafen rep., nakterhuset och kompassen rer, kartbordet rep med nytt glas. 6 fotbräder till sofforna förnyas. Sanitetstank och solsegel-stöttor & åsar rep. Ramen svetsas i matsalskylightet & glasen förnyas. 2 livbältslårar i teak rep. Båda bolagsmärkena på skorstenen uppriktas och målas.

Pooptaket: 480 meter trädäck drives. Ny landgång, 3 nya ekpytsar. barriären på akterkant uppriktas.mm mm

Däcket midskepps: Däcket om STB drives 250 löpmeter, om BB dito. En barriärgrind förnyas, 2 nya glas i takventilen mm mm

Förliga mellandäck: 2 glas i takbelsyningen förnyas. Isskåpet rep.

Järnskottet på mellandäck; riktas inkl dörrarna.

Styrmaskin o styrledning: Repareras.

Navigationshytten: Folding rep & fastsättes med nytt tvättfat.
Värmeelementet fastsättes, rören justeras,skyddsplåten uppriktas.
Skrivbordet o vattencisternen rep.
De 2 sofforna rep och fastsättas,klädseln rengöres. 4 nyarullgardiner.
Radiotelefon - och pejl rep. Nytt glas i barometern.
Fotogenlampa och ljusstake rep. ny kupa.
Sidopanelen upputsas, taket renskraps o målas.

Baren: Panelen på förkant rep, övrig panel upputsas.
Bardisken fastsättes, 2 bord fastsättas, 2 nya taklampkupor.
Nytt ventilglas och 3 nya ventilfyllningar.
Värmeledningen med skydd fastsättes.

Matsalongen: Ny marmorskiva & nytt slingerräcke på buffén.
Blomsterlådan i skylightet uppriktas & fastsättes.4 el.taklampor och en fotogenlampa rep med nya kupor. 2 ljusstakar och en el.armatur vid spegeln rep. ~~Nytt bord~~. 2 karaffer, 2 glas, en termometer förnyas. Gardinstänger mm kpmpketteras. Takfyllnad rep..Upphängningsanordningar på 3 bord rep. mm mm

Rapprten fortsätter med: salongspentryt, serveringsrummet, salongsgången, wc i slaongsgången, trappgången, hyttvestibulen, uppasserskans och städerskans hytter, restauratrisens hytt, passageraghytterna nr 1-16, befh hytt, befälsmässen, Ie och 2e styrmännens hytter, Ie & 2e mäsk. hytter, befälets wc, toatlettgången, förliga damtoaletten, aktre damtoaletten, herrtoaletterna, gången akter, rorgängarens hytt, vestibulen runt maskinkappen, maskinnedgången etc Forts

SVANEN 3.3.44

Forts besiktningsprotokollet

Köket : Spisen ommuras, golvmassan repareras, 3 nya glaskupor för belysningen, ny rännstenscement, en ny 8 L. järngryta etc

Förliga pentryt : Hyllor fastsättas, ny takbelsyning, 2½ kvm golvplattor förnyas, dörren justeras etc

Rapporten fortsätter med: Akterpentryt, kockens hytt, manskapsmässen, eldarska andra klass passagerarinredning, Hytt nr 1, förliga wc:t om BB, hytt nr

El installationen: Ny isntrumenttavla i maskin. Alla el.ledningar som varit under vatten förnyas jämte alla tillbehör. El. anläggningen i övr igt repareras.

Lanternor: 2 nya sidolanternor, rep av topp- och akterlanterna. 3 glas i fotogenlanternan förnyas.

Maskin: Hela maskinrummet befanns vid besiktningen fruktansvärt nersmort av olja och aska och måste tvättas och rengöras väl. På grund av de våldsamma skakningar och vibrationer som allt maskineri utsatts för måste detsamma isärtagas för besiktning, varvid samtliga axlar undersökas i svarv och akka Kopplingar planas. Ett tunnelövefall var spräckt o måste förnyas, alla smörjrör renblåsas och undersökas. Alla skadade rörledningar rep. eller förnyas. Alla rör- och maskinisoleringar som stått under vatten förnyas. Pannorna ~~måste~~ måste besiktigas och kalltryckas, allisolering förnyas, sotskåpet, som lossnat och delvis fallit ner, måsteuppriktas o fastsättas osv

Inventarier: En hel del förstörts o förlorats. Måste kompletteras.

Ballastpumpen: Hela pumpen måste kasseras då den är sprucken. Ny pump måste anskaffas

Svanen ankom till Hälsingborgs varv 4.3.44, indockades samma dag, utdockades 20.4. Haverireparationen som påbörjades 13.3 var klar 19.5.44 då Svanen avgick.

Rep.kostnad: 195.775:- kr

Assurans

SKN 5.4.44 till Göteborgs Bogs.-& Bärgnings AB för bärgning 30.000:-
SKN 19.5.44 t red a conto för skada & kostnad 160.000:-
SKN 3.7.44 t red livbåtspengar 8000:-
SKN 3.7.44 -"- effekter 4199:20
SKN 26.944 till SÅAF för besiktning mm 2839:-
SKN 21.10.44 Till rederiet a conta skada & kostnad 20.00:-
SKN 26.1.45 till Kaj Pinaeus lösen dispache 950:-
SKN 27.2.45 till red. återstod av skada & kostnad 15.093:92

Dispache löst i Göteborg 27.1.45 Kaj Pineus

SVANEN 3.3.44



Svanen på grund vid Höganäs den 3.3.44



Matsalöngen ombord den 3.3.44.

SVANEN 3.3.44

Dispachen 27.1.45

Ett parti stål från AB Bofors, 25.572 kg,värt 28686:45

Kostnader för omlastning (294 kollin) i Hälsing borg till ss Lübck för vidare befordran till Lübeck kr 31:96

John Andersson & Alf Lindelöf: kostnader för bärgning qv livbåt & inventarier 200:-

Lots K.E.Friberg: lotsning av fartyget från lat.N 56 13'- long.O.12 32,5' till Malmö den 4.3.44 kr 05:75.

Hotell Schweiz,Höganäs: logi till 13 personer 3.3.44 + måltider = 156:10

Hotell Stadt i Höganäs, logi för 8 perspner 4.3.44 + kaffe med bröd 45:05

Café St.Jörgen,Hälsingborg: 6 kaffe med bröd till besättningen som ännu ej återkommit ombord 4.3 i H-b = 5:50.

Sundstorgs Café & Matsalar,Höganäs: 7 kaffe m. bröd t. besättn samt mjölk och smörgåsar 3.3 = 10:54

Seemans Matsalar ,Hälsingborg, div. måltider 5-7.3, till 9 man 4.3, 8-11.3 = 183:90

Hotell Savoy,Hälsingborg: logi till 3 befäl 4-11.3 = 211:20

2e styrman bott på Sjömanshemmet i Hälsingborg 4-7.3

2e maskinisten	-"-	-"-	
8 av besättningen	-"-	-"-	4- 11.3
3 av besättningen	-"-	-"-	4-8.3

Reparation av telefonistationen 309:- (Kungl. Telegrafstyrelsen)

Förlorat vid minsprängningen: 115 kg maskinolja, 22 kg cylinderolja,7½ kg turbinolja.

Rederiets generalräkning 13.10.44 = 218.068:15
varav rep.kostnad = 195.775:-

Egna noteringar

Minsprängningen stoppade kryssaren Fylgia

Svanen befann sig i neutralitetsleden 5'syd Kullen (25 minuters gång) då explosionen inträffad e i mörker, snöyra och krabb sjö kl 00.45 den 3.3 Fartyget lyftes och slog sedan våldsamt ner och våldsam förödelse anställdes ombord.Svanen krängde sedan över åt BB, därefter åt Stb och gav intrycket attsjunka hastigt.Allt ljus slocknat.Chiefen Olin fick 2 tunga batterier från radioanläggningen, som ksatdes upp i taket, över sig men lyckligtvis höll de, i annat fall hade syran gjort honom blind. I maskin- och eldrum börhade vattnet stiga över durkarna och styrledningen visade sig satt ur funktion. Reservstyrningsratten av trä var krossad och fartyget omöjligt attmaövrera. De Ombv, 15 man och en kvinna gick i Bb livbåt och höll sig en dryg stund i lä av haveristen . Då Svenen höll sig flytande sökte man borda igen men det var för riskfyllt i sjöhävningen och snöyran, båten kunde slås läck. Båten satte därför

SVANEN 3.3.44

Kurs mot svenska kusten. Våta,frusna och medtagna kom de skeppsbrutna iland i närheten av Höganäs kl 03.15 och sökte upp närmaste boningshus för att kunna ringa lotsarna ochpbolisen. Som dierkt följd av det inträffade stoppade pamsarkryssaren Fylgia på sydgående utanför Kullen och fortsatte först på f.m. 3.3 föregången av 2 minsvepare. Fylgia passerad kl 14 minsprängningsplatsen. I gryningen gick lotsbåten ut med befh ,styrmännenoch stuert ombord och återfann Svanen stående på sandbotten 300 meter från land mellan Höganäs och Strandbaden,BB-sidan mot kusten, liggande högt i vattnet med2 BB slagsida och förskeepet något upplyft. I maskinrummet stod vattnet 4 meter högt. Kl 10.30 anlände Röda Bolagets Dan och förde pumpar ombord, men länsningen gav inget resultat eftersom bottenventilerna sprängts sönder. Dykare måste först gå ner och täta. - Allt var sönderslaget i hytterna. Värmeelementen hängde i brustna rör, tvättställ och wc-stolar hade spräckts, spisen spruckit och lossnat från skottet, i stora salongen låg buffens kraftiga marmorskiva med sitt slingerrräcka i mässing på durken, krossad i tusen bitar, likeom de oersättliga kristall-lamporna. Pentryt var en röra av nerfallna skåp och krossat glas o porslin. Mitt i all förödelsen tronade den stora salongsspegeln i kristall oskadad. Besättningen inkvarterades först i Höganäs, sedan i Hälsingborg (se sid 8, dispachen)Kl 01.30 den 4.3 drogs Svanen flott efter länspumpning och tätning och bogserades till Malm dit hon kom kl 09.10 - Kl 15- 20.50 bogserats vidare till Hälsingborg för dockning.

Historik

Lastångare på 683 brton byggd 1912 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål L.53,7 B.8,5 Tillhörig Hallands Ångbåts AB (Karry Trapp) i Göteborg. Kontrakterad 13.6.11 för 347.000 kr. Lev. 20.3.12 till Ångf.AB Nornan i Göteborg som 1928 gick upp i Hallandsbolaget. 850 ihkr. Då hon var nybyggd hade Svanen akterut hytter för 46 I:a klass passagerare och föröver ett antal 2dra-klass-passagerare. Salongsinredningen gick i ljus ek och polerad björk. På awningdäck akterut låg en stor damsalong, midskepps matsalong och rökhytt. 2 lastrum med särakilda anordningar för boskapstransport . Provtursfart 12,5 knop. Insatt på linjen Göteborg-Lübeck. (Se även Tärnan 18.4.44) Svanens förste befh Robert Stenfeldt gick iland 1922 vid 68 års ålder. Från 1934 var C.L.Larsson och J.Davidsson befh.- 4.9.12 kolliderade Svanen vid tyska kusten med ss Express av Flensburg och fick plåtskador. I okt 1913 hade hon en stormig resa Köpenhamn-Lübeck med slaktboskap och många djur skadades i lastrummet i sjöhävningen. - 28.6.24 räddade Svanen i Drogden 6 man från ss Thor av Sönderborg som p.g. av överlastning vält och sjunkit strax syd xxxxxxx Drogdens fyrskepp varvid 11 man drunknade. Bland de räddade var 5 scouter som medföljt som passagerare, D anska ss

SVANEN 3.3.44

Halfdan räddade också flera överlevande. - 25.3.39 kolliderade Svanen vid Nordre Rösa i Öresund med Skonaren Camilla av Rönne som måste gå in till Köpenhamn för reparation. - 12.8.43 kom Svanen till Malmö med 25 utbombade Tysklandssvenskar från Hamburg vilka omhändertogs av Utlandssvenskarnas Förening. De flest var helt utblottade. Ett 40-tal kom senare. Många var familjer med små barn. - Ända till 1925 samseglade Svanen med ss Wasa byggd 1907 vid Eriksberg ,tillhörig Ångf.AB Gylfe i Göteborg.Wasa såldes 1925 till Eigil Krogh i Haugesund och fick namnet Henry, insatt i norsk kustfart. Henry sönktes den 13.2.44 av engelska plan i Hustadsvika norr om Hestskjaer då hon var på resa med stenlast Risör-Trondheim. 13 man räddades, 2 omkom. Henry hade strax innan hon flygtorpederades stoppat och satt ut en båt som tagit upp 3 överlevande från flygtorpederade routeångaren Irma (Bergenske) som varit på resa norrut mot Aalesund med passagerare och tysk lv-manskap. 25 norska passagerare, 36 ab besättningen och ett okänt antal tyskar omkom. 29 överlevande bärgades av tillskyndande fiskebåtar. Den anfallandeplanen fördes av norska piloter stationerda i England - I maj 45 såldes Svanen för 500.000 till det Stavangerske d/s a/s i Stavanger och lämnade Göteborg för sista gången den 3.6.45,destinerad till Bergen där hon med namnet Kong Olav insattes i kustfarten . I juni 59 såldes Kong Olav till Ibrahim Firafi i Jeddah, Saudiarabien och lämnade norden som Omael Keir.

UD HP22 vol 1150 XLI (Neutralitetskränkningar) (H)

Hemligt signalmeddelande DMDÖ- CM 3.3.44 kl 04.26

Kl 00.30 minsprängdes ss Svanen av Gtbg på sydgående c:a 5′ syd Kullen. Ortsbestämningen osäker p.g av snötjocka och hård W vind.Besättningen bärgad oskadad. Fartyget i sjunkande tillstånd.

Dito hemligt 3.3.44 kl 17.15

ss Svanen i sjunkande tillstånd strandat i bäring 348° 1,1′ från Höganäs fyr.Bärgning pågår. Fartyget beräknas komma inbogseras till Hälsingborg u. morgondagen.

Dito 4.3 kl 08.40

Svanen idag inbogserad till Malmö

Dito 7.3. kl 17.01

Positionen för Svanens minsprängning kan ej närmare angivas p.g av osäkert bestick med anledning av vid tillfället rådande mörker, W storm,snöbyar och osäkra strömförhållanden.Minsprängningen ägde rum efter omkring5′ gång på sydlig kurs från Kullens fyr med strävan att följa neutralitetsleden. Befh anser sprängningen orsakats av magnetmina.

DIANA : 5.3.44

BEAUFIGHTERTORPED MIDSKEPPS VID ANGREPP I FALLSKÄRMSLJUS.

Rapport

Avgick lör 4.3.44 från Emden destinerad till Hävringe för order.Rumslast av 2120 ton koks. Däckslast 559 ton koks till 4,27 m:s höjd på fördäck och till3,96 m:s höjd på akterdäck. Sjupg. 17′9″ – A 18′ 23 ombv Flygtorpederad söndag 5.3 kl 22.40 norr om Borkum ,N. 53 50,3′–0.6 37′ Vind NW 2, lätt dyning, något skyad luft, god sikt. Befh, BO och 2e styrman på bryggan. Utkik på Backen.

Journalutdrag

Lör 4.3 kl 10 f.m. färdiglastad. Däckslastens höjd F. 14′– A 13′. Fartyget utvisiterat av myndigheterna. Kl 10.35 avgått från Emden med lots ombord, assistarad av en bogserbåt. Kl 14.3" ankrat vid Borkum , för att invänta konvoj.

Sön 5.3 kl 16.50 Begleitungsofficer o singalmatros kommit ombord. Erhållit order att avgå i konvoj. Kl 17 lättat och fortsatt resan under lotsens ledning. Kl 18.40 lämnat lotsen och fortsatt i konvoj under BO:s ledning. Kl 22.18 hördes motorbuller och omedelbart därefter fälldea från flygplan 3 st fallskärmsljus över konvojen och en närmast för om Diana gående dansk ångare angreps med bomber av lågflygande bombplan. Besättningen utpurrades och tillsades påta livbälten. Kl 22.30 fälldes ytterligare ett stort antal fallskärmsljus och konvojen angreps av 4–6 bombplan. Kl 22.40 träffades Diana av en flygtorped på akterkant av maskinrummet om BB, fick omedelbart STB slagsida och började sjunka. Vid explosionen förstördes båda livbåtarna och förflotten hade kastats från sin uppställningplats och brutits sönder.Då passagerna akteröver föreföll omöjliga att forcera på grund av utströmmande rusånga och på grund av att eld utbrutit midskepps,samlades huvuddelen av besättningen på fördäck för att hoppa överbord då fartyget sjönk och försöka ta sig fram till ev. uppflytande bärgningsredskap. Några man hade tagit sig fram till akterflotten som flöt väl klar då fartyget sjönk inom 3 minuter. Till flotten lyckades sedan ytterligare några man simmande ta sig fram och hjälptes ombord. Efter en kort stund var det tyska eskortfartyget på platsen och satte uten livbåt och en gummibåt och tog ombord de överlevande. Vid samling saknades övermaskinist Falk och donkeyman Mårtensson.Falk hade några minuter före torpedträffen setts gå in i sin hytt och då torpedträffen var rakt under denna torde han ha dödats omedelbart vid explosionen. Donkeyman, torde ha dödats ögonblickligen i maskinrummet. Kocken Nilsson och båtsman Wahrolin som befunno sig i kabyssen erhöll lättare skador då spisen sprängdes och kastade ut på durken och allt i kabyssen demolerades, men de

DIANA 5.3.44

lyckades ta sig ut. Ombord på det tyska fartyget blev de skadade förbundna, alla fick torra kläder, kojplatser ordnades och förplägnad erhölls. Det torde inte råda ngt tvivel om att de saknades antal blivit betydligt större om inte eskortfartyget så snabbt kommit till platsen och visat prov på ett mycket gott sjömanskap under bärgningsarbetet.

Mån 6.3 kl 09.30 infördes de överlevande till Cuxhaven ,inkvarterades och bespisades. Läkare undersökte de skadade och lade nya förband. Kungliga Generalkonsulatet ordnade med återresan till Sverige.

Ons 8.3 kl 22 anlände de överlevande till Hälsingborg. Enligt läkarintyg, daterat 9.3, har även mässuppassare Johansson skadats vid topederingen. Någon tid eller möjlighet att medtaga skeppspappren gavs inte varför de samtliga förlorades.

Hälsingborg 10.3.44
Victor Boivie
Befh

Brev från Generalkonsul Stridbeck,Hamburg 14.3.44 till UD

I anslutning till telegram i ärendet får jag vördsamt meddela att då fartygets befh icke personligen infunnit sig å generalkonsulatet, upplysningar rörande förlppet vid fartygets förolyckande icks tått att erhålla av denne. Skeppsmäklare Hein i Cuxhaven, vilken omhändertagit de skeppsbrutna och vilken stått i telefonisk ~~kontakt~~ förbindelse med generalkonsulatet rörande deras förpassning till Sverige, uppgav sig vara förhindrad att per telefon lämna närmare upplysningar. Av i härvarande tidningar den 6 innevarande månad intagen rapport frän tyska överkommandot framgick att fartyget, som gick i en av engelska flygplan kvällen förut angripen tysk konvoj, utanför Borkum torpederats och sjunkit. Enligt en från skeppsmäklare Hein numera hit ingången skrivelse av den 10 innevarande månad, hade de överlevande, befh o 20 besättningsmän, vilka dels brfunnit sig på en flotte, dels drivit omkring i vattnet, efter ett mycket svårt räddningsrabete tagits ombordpå ett tyskt eskortfartyg,där de åtnjutit mycket välvillig behandling, och införts till Cuxhaven , dit de ankommo den 6 ds på morgonen. Övermaskinist Falk hade kort före torpederingen iakttagits i sin hytt under det att donkeyman Mårtensson haft vakt i maskinrummet. De torde båda hava omkommit. Av de övriga besättningsmännen hade en mindre del erhållit obetydliga skador. - Då på grund av luftangrepp, som Hamburg utsatts för, möjlighet icke förefinnes att här anskaffa logi för ett så stort antal personer,anmodades skeppsmäklare Hein att söka förpassa dessa med svenska ~~fartyg~~ fartyg från Cuxhaven. Besättningsmännen, härom underrättade, förklarade sig emellertid föredraga att tillbringa en

DIANA 5.3.44

natt i väntsalen på härvarande station för att snarast möjligt komma härifrån och hem till Sverige. Sedan generalkonsulatet vid förfrågan hos vederbörande stationstjänstemän erfarit, att hinder härför icke förelåge,och sedan erforderliga utreseformaliteter ordnats,avreste besättningen den 7ds på kvällen från Cuxhaven till Hamburg. Påföljande morgon överlämnades till befh biljetter för resan Hamburg-Hälsingborg och medel till kost under resan genom Danmark av härvarande Skandinavisk Sjömanshem, vilken även åtföljde sjömämnen till tåget. Biljetterna voro på befh önskan utställda till Häslingborg emedan flertalet av besättningsmännen voro bosatta därstädes och befh ämnade anlita fartygets därvarande mäklare Otto Hillesström Denne u-rättades samma dag telegrafiskt om besättningens xxxxx ankomst, varjämte jämväl telegram avläts till beskickningen i Köpenhamn,för den händelse, p.g. av tågförsening, ett uppehåll i Köpenhamn skullebliva erfordeligt. Så snart verifikationer över generalkonsulatets utgifter i ärendet hit ingått, komma dessa att tillställas Kungliga Utrikesdepartementttt.

Axel Stridbeck

Kppia från Setterwall till Böös,KK, 21.3
för förtrolig kännedom.

Crew list (Kompl.SKN -eget)

Befh Victor Lennart Boivie, Stockholm, 17.7.12 Sthlm
Ie styrman Karl Gustav Holmquist, Karlshamn, 24.3.08 Västra Sallerup
2e styrman Karl Gustav Ripa, Göteborg, 11.4.98 Visby
+Chief Otto Rudolf Gunnar Falk, Sthlm, 27.10.82 Sthlm
Ie maskinist Gustav Fredrik Lindell, Hälsingborg, 5.12.96 Hälsinborg
Telegrafist Bertil Holmfrid Hagblom, Gustaf Adolfsgatan 31,Hälsingborg
15.5.18 Hälsingborg
Stuert Hilding Gotthard Hedström, Hittarp, 20.3.10 Kattarp
Kock Nils Arthur Nilsson, Cederströmsgatan 1,Hälsingborg, 21.1.08 H-g
Mässuppassare Bertil Sigfrid Valentin Johansson, Persgatan 58,Hälsingborg
9.6.27 Hälsingborg
Båtsman Karl Erik Wahrolin, Karlstad, 7.11.18 Karlstad
Matros Bror Gustaf Adilf Lorensson, Magnarp,Vejbyslätt, 30.8.95 Barkåkra
Matros Sven Gustav Sture Strömberg, Erik Dahlbergsg.53,H-b, 13.9.06 H-bg
Lättmatros Sven Åke Harald Westerdahl, Smedjegatan 13,H-bg, 3.10.13 -"-
Lättmatrps Eugen Nicolaus Johansson, Södergatan 99,H-bg, 5.3.14 Ekeby
Jungman Kjell Sigurd Karlsson, Sturegatan 6,H-bg, 25.8.24 Hälsingborg
Jungman Ove Lennart Lindgren, Domnarvet, 19.9.24 Domnarvet
+Donkeyman Axel Wilhelm Mårtensson, 21.1.82 i Kristianstad
Smörjare Karl Gustav Krook, Karl Krooksgatan 69,H-bg, 20.4.95 Hälsingborg
Maskinelev Bengt Lars Erik Kvist, Ekeborgsvägen 32,H-bg, 26.7.27 Lund

Forts

DIANA 5.3.44

Crew list forts

Eldare Karl Erik Persson, Görslöv, Jonstorp, 20.5.16 Jonstorp
Eldare Karl Axel Petterson, Mölle, 30.1.93 Mölle
Eldare Hilding Albin Olsson, Tunby,Torekov, 20.12 07 Västra Karup
Lämpare Kurt Lennart Börje Andersson, Tågalycke, Höganäs, 30.4.24 Fleninge

---

Sjöförklaring i Hälsingborg tis 14.3.43 kl 10.30

Fartygsinspektör Victor Hansson & Sjömanshusombudsman Johannes Bengtsson

1) Voro fartygets samtliga livräddningsredskap i författningsenl.skick?
2) Livräddn.flottarnas placering samt om desamma voro surrade?
3) Livbojars & livbältens placering samt om samtliga besättningsmän fått livbälte på sig innan fartyget sjönk?
4) Om något sökande fter de saknade företogs på olycksplatsen innan denna lämnades?

Befh Boivie: Allt livräddningsmateriel inspekterats i Hälsingborg 14.2.44 av fartygsinspektör och då varit i bästa skick. De 2 flottarna varit osurrade. Den ema stod midskepps på en särskilt utbyggd ställning för om BB livbåt, den andra på poopen. Såvitt befh visste hade alla ombord livbälten på sig då fartyget sjönk, men någon tappade besinningen och kastade livbältet i sjön innan han själv hoppade överbord och utan livbälte simmade till flotten eller till dess han bärgades. Det fannns 4 livbojar på bryggan, varav 2 med ljus, och 4 st på poopräcket. Dessuton på varje flotte och i varje båt en livboj med lång lina. Varje man varit tilldelad livväst.Dessutom låg livbälten i en lår midskepps på vilken med svarta bokstäver stod målat " livbälten." Ingen av de närvarande vittnena torde ha sett chiefen gå in i sin hytt strax innan torpeden träffade just där hans hytt var belägen, men befh hade efteråt hört av flera besättningsmän att Falk gått in i sin hytt. Donkeyman hade haft sin plats i maskinrummet som han inte haft rätt att lämna. Om förflotten stått längre förut på en av luckorna skulle den haft svårare att flyta klar riggen. Sedan det vid upprop konstaterats att 2 man saknades och chefen på eskortfartyget fått veta att det sannolikt dödats vid explosionen, gjordes inte något yttreligare försök att söka efter dem. Detta ansågs utsiktslöst ocheskortfartyget hade tagit stora risker genom att stoppa och ligga kvar och ta upp nödställda. Det hade inte rätt att lämna konvojen under längre tid. Inget av fartygen i konvojen förde spärrballong.

Ie styrman Holmquist: Tagit sig fram till akterflotten. Intesett Falk gå in i sin hytt. Då han sprang akterut gjort den reflexionen att

DIANA 5.3.44

donkeyman måste ha dödats omedelbart. Om förflotten varit placerad längre förut skulle den varit ivägen vid lastning o lossning och måst flyttas ofta. I detta fall hade det dock måhända varit bättre om den legat längre förut.

2e styrman Ripa: Tagit sig till akterflotten. Han passerade både på STB och BB sida om maskinrummet men hörde inget livstecken därifrån ,bara väsandet av rusånga. Ingen kan ha överlevt därnere. Inte sett Falk gå in i sin hytt men efter explosionen såg han att Falk inte fanns i gången utanför hytten som var helt sönderssprängd.

Matros Lorensson: Strax efter anfallet purrat Falk i dennes hytt varvid Falk svarat på hans rop.Därefter inte sett till Falk.

Eldare Olsson: När skjutningen började gått upp från eldrummet där han hade eldarvakten. Olsson sagt till donkeyman Mårtensson :"Nu sticker vi upp!" men Mårtemsson hade inte svarat utan stannat kvar. Just när Olsson kom upp befann sig Falk i gången utanför sin hytt och sekunderna därefter inträffade explosionen.

KK memorial 12.4.44

Konvojen anfölls kl 22.18 av flygplan varvid en dansk ångare som gick närmast Diana i kolonnen angreps med bomber. Besättningen utpurrades och beordrades "stand by."med påtagna livbälten. Kl 22.30 fällde flygplan ett stort antal fallskärmsljus och kl 22.40 träffades Diana av en flygtorped vid akterkant av maskin om BB.Vid explosionen sönderssprängdes båda de utsvängda livbåtarna.Diana började genast sjunka med stark STB slagsida och gick till botten efter 3 minuter.

Ex officio
Bo Bergström

UDHP80c.3516

Telegram Hamburg till UD 6.3.44

8 fraan Cuxhaven rapporteras ss Diana krigsfoerlist 5 ds oevermaskinist Falk donkeyman maartensson omkomna stop oevriga besaettningsmaen infoerda cuxhaven avvaktande hemresa = Stridbeck

---

SKNEIII 293 . Arbetslöshet

Nästan alla av Dianas besättning gick arbetslösa ännu i juni 1944. Stuert fått hyra i Hälsingborg 30.4 . I sept 44 kom Svenska sjöfartsstoppet och all fartygstrafik på Tyskland låg sedan nere till efter krigsslutet 1945.

Assurans

SKN 28.3.44 till rederiet för totalförlust 750.000:- plus revers 150.000:- som löstes 22.4.44

DIANA 5.3.44

Effekter

SKN 5.4.44.utbetalat till tederiet för effekter 14571:- samt 11500 i livbåtspengar.

SKN 1.6.44 utbetalat t. redreiet hyresersättning för 2 månader till besättningen = 9544:19

Befh förlorat för 2887:20 samt instrument för 311:-
(2 kostymer 400, överrock 250,skinnbyxor 120, 12 skjortor 180, sängöverkast, kudde & bordduk, fotografier med ramar,väckarklocka, ficklampa, Sjölagen.)

Ie styrman förlorat för 2918:- inkl klackring 150:- 3 resväskor 125,skinnrock 150, trenchcoat 260, klocka 175)

2e styrman 1463:50 inkl vigselring 40.

Chiefens änka,Alma Falk, i Sthlm ~~utkvitterade 1212:50~~ som själv skrivit makens effektlista (1385) utkvitterade 4.4.44 kr 1212:50

Maskinist Lindell förlorat för 1125:- plus 69:- för bordslampa o tabeller

Telegrafist Hagblom 1527:- plus skrivmaskin 400:- & div.annat 126:-

Manskapets listor legat på ca 800 per man. Ingen haft mer med sig ombord än det allra nödvändigaste.

SKNEVII 404 Lasten

2679 ton koks för A.R.Appelquist Kolimport AB i Stockholm
Avlastare: Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat GmbH i Essen.

SKN betalat 102.376:57 till A.R.Appelquist 4.4.44
SKN -"- 31761:11 till rederiet för frakten 5.5.44
Totalt: 134.137: 68

SKNEII Dispacher Dispache

Dispache Sthlm 25.4.44 angående fraktförsäkring åliggande SKN.
Dispachör Per Hasselrot.
SKN ålagts betala 31761:11 samt 235:- för dispachen.

Egna noteringar

Sänkt av R.A.F Squadron 254 Beaufighters

Diana sänktes av Beaufighters ur Group No 16, Squadron 254. Dessutom deltog Wellingtonbombare ur squadron 415. Rikskansler Hitlers Högkvarter meddelade den 6.2.44:" Fientliga torpedplan sänkte natten till måndagen norr om Borkum den svenska ångaren Diana som gick i en tysk konvoj. ~~Tvåav~~ Två av de anfallande planen sköts ner av konvojens bevakningsfartyg och luftvärn ombord." - Diana hade 3 veckor innan hon sänktes lämnat Hälsingborgs varv efter omfattande klassnings-och översynsarbeten.

DIANA 5.3.44

Historik

Laståangare på 1878 brton byggd 1908 vid Osbourne,Graham & Co i Sunderland av stål. (Ex Blenda, Kennington,Grantley) L. 84,6 B 12,2 Tillhörig red AB Diana (Tore Ulff) i Stockholm. Inköpt okt 1941 från red AB Diana (Gunnar Eriksson, MARIEHAMN) i Brändö, Åland, som 1934 inköpt ss Blenda från Bergen dit hon kommit från England 1924. ss Grantley byggdes för Furnesskoncernen i London men fick senare namnet Kennington och såldes 24 till Bergen. - Three-island-typ, 4 luckor, 2 master. 1000 ihkr maskin. Vid krigsutbrottet 1939 var Diana på resa till England med trälast från Kotka och gick in till Trelleborg för order. - 29.12.41 grundstötte hom på Kullagrundet vid Trelleborg, flottogs 31.12 men måste lossa malmlasten i T-b och gå till Öresundsvarvet i Landskrona för reparation. - 5.8. 42 minskadad och omfattande rep. (Se 5.8.42) Då Diana 21.11.43 låg i Odermünde upptäcktes 2 franska tvångsarbetare gömda ombord, en i kolboxen och en i förpiken. För bristande vaksamhet anhölls jungmännen Gösta Rxxxxxxxxxxx Adolf William Nilsson från Karlshamn och Eugen Olofsson från Karlshamn och fördes bort av Gestapo.

-

NORMANDIA 6.3.44

MINSKAKNINGAR OCH FLYGLARM MED BESKJUTNING PÅ RESA TILL OCH I EMDEN?

Journal

Ons 1.3.44 kl 00.30 avgått Hargshamn till Tysk Nordsjöhamn med 1699 ton järnmalm.

Mån 6.3 kl 07.30 avgått från Elbe 2 i konvoj mot Borkum. Kl 16.40 explodera de en magnetmina föröver, troligen sprängd av minsveparan, och Normandia skakat och vibrerat häftigt. Inget läckage vid pejlingar. Fått lots vid Hubert Gat 20.40. Kl 20.50 flyglarm.Häftig skottlossning från land varat till kl 22.

Tors 9.3 i Emden. Flyglarm kl 11.35.Kraftig skottlosssning från olika håll Bombexplosioner och eldsvådor. Kl 16 Faran över.

Ons 15.3 kl 11.15 avgått från Emden efter att ha färdiglastat trots otaliga flyglarm och strömavbrott. Kl 12.05 flyglarm. Överflygningar och luftvärnseld.

Lör 18.3 Anlänt till Malmö

Malmö 18.3.44

A.Arvidsson 1e styrman

Ernst Carlsson 2e styrman

F.Cassel Befh

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger 6.5 & 16.5.44 besiktigat i docka vid Eriksbergs varv i Göteborg, och fann såväl bordläggningsskador som skador på trädäcken och inredningen genom våldsamma skakninagr fartyget utsatts för.8 spant och 9 plåtar samt BB slingerköl måste riktas, 40 fack cement förnyas om STB och 5 fack om BB i rum I & 2, Sam vidare

Båt & bryggdäck: Trädäcken i en utsträckning av 864 löpmeter drives,beckas och skrapas liksom styrhyttens trädurk 75 kvms.Skadad barriär BB på brygg- & båtdäck förnyas 325 kvadratfot i masonite med furulister.Nakterhuset på pejldäck repareras, 3 luckor justeras med nya gångjärn,en antennstång förnyas med knap av 3'' furu, 5 löpmeter. En vattenbräda på navigationshustaket förnyas 17 löpmeter.

Ventilglas: Ett spräckt glas i köksskylightet förnyas,likosm dito i frontskottet och i förliga matroshytten.

Färskvattentanken repareas gm lödning.

Ompackning av div rörledningar och luftrör.

Inredningen: Skamfilad målning återställes i vit blankfärg i salong,befh hytt, 1e & 2e styrmanshytterna, salongsgången, befh badrum, stuerts hytt, expeditionen, pentryt, kockens hytt, pojkens hytt, och likaså ommålas skansarna,mäss, wc,tvättrum akterut i vit blankfärg. (Färgen flagnat loss från skott och tak) Nytt tvättfat i 2e styrmans kommod.En skåpdörr över trappan i navigationshytten repareras.

NORMANDIA. 6.3.44

Normandia kom till Eriksberg 3.5.44, låg i docka 13-17.5, reparationerna var avslutade den 2.6, avgick samma dag. Då hade även civilriskskador åtgärdats som t.ex plåtskador från kajkollision i Emden 13.1.44 och i Oxelösund 15.9.43
Rep. av krigsskadorna kostat 12758:- kr

Assurans

SKN 17.10.44 till SÅAF 250:- för besiktning
SKN 7.12.44 till rederiet 14947:65 för skada & kostnader.

Historik Eget

Se Normandia 11.8.43

Övriga krigshaverier

22.3.41 flygattack, 23.6.42 bombad, 27.11.42 flygattack, 18.2.43 minskakning, 16.3.43 m/t-båtattack, 15.4.43 minskakning, 11.8.43 kollision, 18.11.43 bombad, 11.12 43 bombad, 6.3.44 minskakning, 5.8.44 bombskadad.

HEMLIG

SAN FRANCISCO 7.3.44

DRAMATISK KAMP MOT BRAND I LASTEN I HX- KONVOJ I NORDATLANTEN.

Rapport

Sön 13.2.44 avgick St.Johns,N.B destinerad via Halifax för konvoj till Belfast med last av 5837 ton styckegods. Djupg f 21′8″- A 25′3″ 37 ombv
Tis 7.3. kl 23.40 upptäcktes eld i lasten på lat N 45 21′- long W 29 11′ Vind SO3, W dyning 5. Trolig orsak självantänding i ett parti linbalar stuvade i övre mellandäck i lucka 4 BB. Skadornas omfattning kan ej utrönas förrän lasten utlossats.

Skeppsdagboken

Ons 2.2 all last ombord.Total last 5837 ton styckegods. Under tiden lastningen pågått har vädret varit kallt med svåra söfall vid flera tillfällen.

Lör 13.2 kl 12.55 avgått från St.Johns

Tis 16.2 kl 04 anlänt till Halifax

Tis 16 - mån 28.2 till ankars i Bedford Basin ,Halifax i väntan på avseglingsorder.Ventilering av lastrum genom luckor och luftrör efter väderleksförhållandena.

Mån 28.2 kl 09.17 avgått från Halifax i konvoj.

Mån 28.2 - Tis 7.3 till sjöss i konvoj. Ventilering av rummen genom luftrör och luckor efter väderleksförhållandena.

Tis 7.3 kl 23.40 på lat N 45 21′- Long W 29 11′,vind SO 4,sjö SO 4,Dyning W5, förmärktes vid överspolning genom ångbildning att däcksplåten vid lucka 2 BB var varm varför eld måste ha utbrutit i lasten. Signalerat detta till Commodore & Escort.Hela besättningen utpurrats,3 brandslangar kopplats,maskinens stora skumsläckare upptagits och alla luftrör täckts. BB yttersta luckor i lucka 4 öppnades och en del mjölsäckar och linbalar flänsades upp på däck för att komma åt eldhärden.Det visade sig att elden uppstått i ett parti linbalar stuvade omkring 10′från luckkarmen, 7′från fartygssidan och 17′från förkant avmidskeppshuset.På grund av intensiv hetta och rök försvårades släckningsrabetet och 3 man måste avsvimmade föras upp på däck.All eldsläckningsattiralj koncentrerades först på eldhärden,varefter en slang fördes ner genom luftröret på förkant av midskeppsöverbyggnaden för att hindra eldens spridning akteröver,samt en slang från förkant av 4ans lucka föröver för att hindra eldens spridning i denna riktning.

Ons 8.3 kl 01.50 igångsattes länspumpen till rännstenarna.Omkring kl 03 syntes elden vara i avtagande och dess spridning förhindard, vilket rapporterades till eskorten. Flänsning av last fortsattes och vatten pupmades oavbrutet in i däcket.Samtidigt trimmades fartyget till BB slagsida i avsikt att hindra vattnet att komma över på STB sida och fördärva lasten där.Kl 05 märktes att elden börjat sprida sig föröver i linbalarna

SAN FRANCISCO 7.3.44

och inom kort var däcksplåtarna tvärs lucka 3 BB rödglödgade. Detta signalerades till Eskorten samt begärdes att slangledningar skulle föras över från eskorten. Akterkant av lucka 3 öppnades,endel lådbräder och mjölsäckar flänsades upp på däck och 2 slangledningar fördes ner mot elden som alltjämt spred sig föröver. Kl 06 lades fartyget bi och eskort nr K-237 kom långsides för att föra över slangar.På grund av den höga dyningen kolliderade K-237 med sin BB bog mot San Franciscos STB-sida på akterkant av midskeppshuset varvid en 15′ lång och 5″ djup intryckning uppstod i brädgångsplåten coh en 11′ lång och 2″ djup intryckning i översta bordläggningssträket. - Slangledningar fördes dock mobord men de slets av då båda fartygen arbetade hårt i dyningen.En extra slangkopplingttillverkades och monterades i fartygets bunkerledningstillopp på däck och därefter kopplades eskortens slangledning till denna. Canadeniska jagaren H-83 erbjöd sig nu sända ombord en el.brandpump samt ett workingparty att vara behjälpligt. Kl 06.25 bordade en avjagarens båtar med sagda pump och annan utrustning.Båten gjorde ytterligare en tur och överförde allt som allt 3 officerare och 17 man. Situationen förklarades för officerarna och beslöts att öppna upp lucka 3.Detta verkställdes och vi började flänsa undan linbalar och mjölsäckar för att nå eldhärden. Jagarens el.pump med kapacitet 70 ton/timme kopplades till fartygets belysningsnät och arbetade ungefär en timme innan den brände ner och blev helt obrukbar.Alla försök att reparera visade sig utan resultat. Släckningsrabetet fortsattes med fartygets egna pumpar och all arbetskraft anlitades för att flänsa upp brinnande linbalar och lådbräder som kastades överbord.Elden sped sig fortfarande föröver och även över till STB-sidan och brann nu på 4 olika ställen,varför luckorna åter skalkades i ett sista försök att kväva elden. Detta ansågs möjligt eftersom stark ångbildning uppstått från det vatten som pumpats in under däck. Samtliga brandslangar lämnades påskruvade på de mest kritiska ställena och bändslades lufttätt mot täckpresenningarna. Från den tidpunkt då elden befanns ha spritt sig till STB sida trimmades fartyget omväxlande till STB och BB slagsida för att hålla mellandäcket vått. BB-sidans passagerarinredning indränktes med vatten eftersom de förliga hytternas durkar var starkt upp. hettade. Då på grund av den intensiva röken och hettan fartygets rök- & gasmasker visade sig otillräckliga och jagarens syrgasmasker inte heller var tillräckligt effektiva,erhölls från ett annat eskortfartyg en rökmask av en annan typ och visade sig denna fullt effektiv. Med denna till hjälp. sändes med jämna mellanrum en man ner i mellandäcket för att kontrollera situationen.Flera eldhärdar påträffades och vattenbegjötos. Denna taktik visade sig vara framgångsrik i det såväl rök som hetta avtog på däck, och beslöts att fortsätta härmed.

forts

HEMLIG

SAN FRANCISCO 7.3.44

Tors 9.3 Då rännstenarna ej kunde hållas läns tillkopplades stormlänsen. Tidigare kunde inte rännstenarna pejlas på grund av överspolning. Pejlingar visat 4′6″ vatten i 3ans rännsten STB,övriga rännstenar läns. En stor kvantitet vattenrann genom D.G-trumman ner i maskinrummet och pumpades därifrån ut från rännstenarna. Vatten även trängt ner i tunnlarna genom spygattrören från 5:ans mellandäck. Kl 16 påträffades en fräsk eldhärd i rum 4 på akterkant BB där lådbräder fattat led och antänt burskottet.Ett 50-tal brinnande buntar lådbräder flänsades upp på däck och dumpades överbord.Begjutit samma eldhärd med vatten under en halvtimma. Sedan det fastställts att elden var under kontroll meddelat jagaren detta verefter jagarchefen återkallat sitt manskap. Kl 16.20- 17.20 stopp på båda maskinerna för att avlämna marinpersonalen och deras utrustning. Från denna tidpunkt styrt efter order från Eskort.

~~Fre 10.3~~ Kl 20-20.30 varitnere i 3ans och 4ans rum och vattenbegjutit.

Fre 10.3 Kl 00-00.30 varit nere i 3ans & 4ans rum och vattenbegjutit. Upprepat detta kl 04 - 05 och funnit 4 pyrande linbalar som släckts. Kl 08.30- 10.30 undersökt 3ans och 4ans shelterdäck från akterkant av lucka 2. Funnit flera pyrande linbalar vilka vattendränkts. Huggit genom strongrumsskottet och funnit lasten där i gott skick. Kl 16-17 varit nere och vattenbejgutit i rum 3 & 4. Kl 20 märktes att däcket å BB sida på akterkant av lucka I började bli varmt och rök trängde in i skansarna Då värmen inte ökade ansågs det ej vara tillrådligt att öppna luckan och sålunda tillföra luft. Däcken överkända varje timme för att utröna om värmen ökade. Räbnstenarna pejlats varannan timme från den 9.3 och befanns vattnet vara sjunkande. Vid middagstid återtogs normal pejlingsrutin.

Lör 11.3 08.30- 09.30 varit nere och vattenbegjutit pyrande linbalar i lucka 3 & 4. Upprepat detta kl 16.15-16.40.Däcken överkända varje timme men värmen tycks inte tilltaga.

Lör 11.3 - Tis 14.3 Luckor och luftrör täckta.Känt över däcken varje timme Ingen ökning av värmen förmärkts. Luckorna ej öppnade på grund av överspolning. Fartyget gått med högsta möjliga fart för att hinna upp konvojen. Detta har svårt påfrestat maskinerna. Total vattenkvantitet inpupmad i däcken beräknats till ungefär 350 ton.

Tis 14.3 kl 14.20 ankrat å Belfast Lough.Ungefärligt djupg. F 21′9″ - A. 26′9″

Belfast Lough 14.3.44

S.Lagerberg

Befh

Utdrag ur maskinjournalen

Marts 8 23.40 Det opdagades ild i lastrum nr 4 under däck bagbord side.

SAN FRANCISCO 7.3.44

Maskinjournal forts

Der sattes vand til Decket og 3 slanger blev taget i brug. Alle transportable ildslukkere blev taget i brug,samt en 40 gallons ildslukkere fra masinrummet.

Marts 8 01.50 Begyndte at pumpe fra bagbord nr 4 rendesten.Fyldt bagbord nr 5 tank samt bagbord nr 2 tank fra söen for at give skibet bagbord slagside. Kl 06.30 Stoppede begge hovedmaskiner efter ordre. 16.45 startede begge hivedmaskiner efter ordre.Vand til dekket hele dögnet.

Marts 9 Körer forceret med begge maskiner. Vand til dekket hele dögnet. Lanset fra nr 4 rendestene i 20 timer.Rengjort alle filtre paa lastledningene. Repareret en utät flangesamling paa lastledningen i maskinrummet. Alle laströör maa adskiles og renses ved först givne lejlighed. Om ettermiddagen begyndte vandet at trange ned i maskinrummet langs med dagaussingkablerne i STB side. Hele DG-systemet er derfor ubrugeligt. Alle kabler beliggende paa mellemdekket maa grundigt undersöges for brand og skade.

Marts 10. Körer forceret med begge maskiner.Vand til dekket hele dögnet. Lanset fra rendestenene hele dögnet.

Marts 11 Körer forceret med begge maskiner. Lanset fra nr 4 Rendestene ST STB og BB. Vand til dekket hele dögnet.

Marts 12 Dito

Marts 13 Körer forceret med begge maskiner. Vand til dekket hela dögnet. Lanset rendestenene efter ordra fra broen. Lanset fra tank nr 1 nr 2 STB - nr 5 BB for at rette skibet op.

Marts 14 Körer forceret med begge maskiner. Kl 14.35 Ankeret paa Belfast redd. Kl 17.50 Begyndte abnd at trange igennem et huli skoddet til maskinrummet BB akter.Vandet kom fra nr.5.lasten og der blev straks igangsat en länsepumpe.

Marts 15 kl 11.00 Rendestenene i nr 5 fri af vand. Kl 14.45 well in Belfast.

Crew list (Egna kompl)

Befh Sven Adolf S:son Lagerberg, 18.10.07 i Nora (19.5.41) I red -34
1e styrman Helge Lönnberg, 25.7.11 i Karlshamn (Mars 1939)
2e styrman Emil Schjelderup-Hjellestad, 17.11.97 i Bergen (4.12 43 L-pool)
3e styrman Karl Åke Renström
1e stelegrafist Nils Adolf Johansson
2e telegrafist Francis James Woodsck
3e telegrafist Henry Alan Colbeck
Båtsman Henry Gustaf Sigurd Jonsson.
Timmerman Henning Edvin Mattsson, 15.1.08 Mörrum (24.11.43)

Forts

SAN FRANCISCO 7.3.44

Forts crew list

Matros Ludwig Lugowski
Matros Sven Herman Ågren
Matros MacWilliam Anderson
Matros Henning Birger Persson
Matros Tage Henry Andersson
Matros Gunnar Wilhelm Olsson
Lättmatros John Victor Vermiglio
Lättmatros John Wharton
Chief eng. Knud Erilng Jensen
1e maskinsit (Senior) Albert Helge Rasmussen,14.8.05 Marstal,Danmark(15.11.4
1e maskinist (J:r) Willy Fyhn
2e maskinist Erik Tore Fritjof Aronsson
3e maskinist Paul Gunnar Sandberg
Elektriker Johan Adolf Larsen
Svarvare Karl Gunnar Claesson
Motorman Frans Oscar Nygren
Motorman Gustf Adolf Blomberg
Motorman Stig Olof Torwald Holmberg
Motorman Wrnst Arthur Andersson
Motirman Knud Dexter Brandt-Nielsen
Motorman Per Kurt Krister Welander
Steward Frans Johan Oscar Helsing
1e kock Kurt Lennart Andersson
2e kock Karl Gunnar Svensson
Uppassare Kenneth Joyce Murray
Uppassare Henry Abraham Lewenthal
Uppassare Dennis Gilbert Ross
Uppassare Felksos Balkaitis

De flesta påmönstrat i Liverpool dec 4
en i St Johns, 2 i Halifax.

Maritime declaration at the Swedish viceconsulat,Liverpool

30.3.44

Experts: Gösta Bertil Ljungström, 18.2.02 i Fors, new master to take over ms San Francisco & captain Kritsian Nilesen of ss Norelg,Oslo.

Befh Lagerberg: 12.12.43 San Francisco left Liverpool in ballast for St. John ,N.B. via Belfast and arrived at St.John 19.1.44. Started loading a general cargo for Belfast/Liverpool 23.1 and was loaded 2.2.
Total cargo,incl. 50 tons dunnage = 5837 ton
2791 ton cargo for Liverpool, 2991 tons for Belfast.
A full and complete cargo. The loading commenced in cold wheather and heavy snowfalls sometimes stopped the work altogether.

SAN FRANCISCO 7.3.44

Cargo for Liverpool

601 ton copper, 1034 ton ferro alloys, 288 ton steel, 100 ton aluminium, 130 ton woodpulp, 72 tons Silicon Carbid, 45 tons of Lumber, 54 tons of copper wire, 261 tons Agricultural implements, 28 ton Cobolt metall, 42 ton veneer, 52 ton empyt shells, 14 ton depth charge pistols, 1 ton general, 45 ton aluminium powder, 28 ton aluminium foil.

Cargo for Belfast

643 ton grain, 382 ton flax (linbalar), 243 ton Shooks (lådbräder), 166 ton tobacco, 5 ton hog hair, 400 ton paper, 150 ton cheese, 1002 ton flour in bags.

The cargo arrived to the sheds inrailway waggons and was loaded from the sheds. The quay was snowcovered. The stowage was handled by Messrs. Mc Lean Kennedy Ltd,Agenta for the ship. A special guard controlled anybody having occasion to go onboard and 2 watchmen guarded the ship day and night. San Francisco left St.John 13.2, arrived Halifax 16.2 and anchored in Bedford Basin for orders from the Naval Control. She left 28.2 and after bunkering joined the convoy and proceedes according to instructions received at Halifax. Although boisterous Weather was encountered,everything functioned normally until 73 11.40 p.m. Heavy seas were shipped over decks and it was observed that the deckplating port of nr 4 hatch was hot,causing steam to rise as the water washed over. On immediate investigation it bacame quite clear that a fire had broken out in the hold. Convoy commodore & Escort were at once notified.The whole crewcalled on deck,3 hoses connected, a large chemical fire extinguisher brought up from the engie room ,all ventilators covered. (Fortsättningsvis en eggelsk översättning av journalutdragen på sid 1-2 ff) ... March 14th the ship anchored at Belfast Lough.Part ofthe cargo was discharged at Belfast and was found to be still smouldering. Fire brigade stood by during discharge. Proceeded to Liverpool 22.3,arriving at Liverpool the next day to complete discharging. No smouldering found in Liverpool portion of the cargo. San Francisco many times before had flux as cargo and nothing had happened. Fire and water caused considerable damage on the cargo.Much of the deck plating buckled with intense heat, the passenger accomodation destroyed.Details of the damage now being ascertained by surveyors. There were no electric cables in the vincinity of the places where fire started,probably by self combustion. The master expressed his great satisfaction with the splendid co-operation from the crew in a difficult and dangerous situation.

1st officer Lönnberg: About midnight 7-8.3 whenit was very dark,he was called on deck,being told that there was a fire in the cargo.He was tgen lying down in his cabin, fully dressed,and came out immediately.

SAN FRANCISCO 7.3.44

He found the deck was very hot. After a great struggle on the part of all onboard fighting the fire for 2xdaxx about 2 days it appeared to be got under control in the afternoon of March 9th. An estimated 350 tons of water had been pumped into the holds. Having to heave to whilst fighting the fire,the vessel was left far behind the convoy and subject to U-boot-attacks at any time .Very great preassure had to be put on tge engines to catch up with the convoy.Whilst fire wasraging some of the crew were overcome by heat and smoke and witness sufferd intense pain in his eyes.He had had to be medically examined at Liverpool.His right eye might be normal in about 3 weeks,according to an eye specialist. Wintess further stated he considered the cause of the fire could only be spoantaneous combustion probably due to the adherence of snow to some bales of flax. Ventilators closed most of the time the first week after leaving Halifax due to boisterous weather, On account of the serious nature of the fire it was doubtful if it could have been brought under control without the help of the escorting vessels. He emphasized the excellent behavíour of all onboard.

The 2d officer Schjelderup-Kjellestad: Watch on the bridge at midnight 8-8.3. Shortly after midnight he observed as the vawes broke over the deck that steam rose up indicating that the deck was hot.He immediately adviced the master. Although crew members were overcome by smoke and heat none had been seriously injured, Very bad weather the first 7 days after leaving Halifax.Ventilators had yo be kept clsed all that time. In his opinion cpontaneous combistion started the fire.

1st enginner Rasmussen: Was off duty at thetie but was informed of the fire immediately. Took charge of the fire extinguishing appliances and found these worked perfectly. The fire was serious and he did not think it could have been got under control without the assistande given by the escort vessels.

Timmerman Mattson: Was in his cabin. Went on dekc as soon as he wastold of the fire.Was overcome for awhile by smoke and heat when fighting the fire.

(Protokollet översänt till KK Böös av UD 3.5.44 för förtrolig kännedom.)

KK memorial 14.6.44 Ej för publicering

Orsak:Självantändning i ett parti linbalar stuvade i övre mellandäck i rum 4

Ex officio Bo Bergström

Eget

Historik

Se 28.10.40 bombad i Liverpool

SKNEIII 310 Den 9.7.44 på resa Hlaifax-Liverpool i konvpj utsattes San Francisco för en 20 sekunder lång skakning på grund av sjunk bombfällning,varvid bultar i maskinbädden till Atlas kompressorn sprng av & nitar lossnade.

Egna noteringar

GG 249 MATS 10.3.44 1/3-del krig.

STRANDAT PÅ DEN MÖRKLAGDA DANSKA KUSTEN SW HÖJEN OCH NÄRA NOG BLIVIT VRAK.

Sammanfattning

I WNW 7 Beaufort, mörker ,dis och grov sjö befann sig Mats fredag kväll 10.3.44 efter avslutatfiske utanför den mörklagda Jylländska västkusten på väg mot Göteborg med 225 lådor fisk i rummet,då vita bränningar kl 23.20 siktades omedelbart föröver. Styrman Ossian Isaksson,Grundsund, hade dessförinnan varskotts av rorsmannen attdenne tyckt sig skönja en landkontur i mörkret om STB, men Isaksson hade avfärdat det som en dimbank och låtit fartyget fortsätta med full fart i den hårda pålandsvinden. Då bränningarna siktades lades rodret omedelbart hårt BB och stopp slogs i maskin men Mats fick samtidigt grundkänning på yttersta reveln utanför kusten varför full fart framåt slogs i maskin.Fartyget gick över yttersta reveln i den grova brytande sjön,svängde över N till NW och fastnade på andra reveln.Kl 02 kom Mats flott efter flera hårda bottenkänningar och ankrade med obrukbart roder mellan andra och tredje reveln ,våldsamt slingrande i bränningarna. De 10 ombordvarande blossade och blåste i ångvisslan för att påkalla uppmärksamhetfrån land men ingenting synes i mörkret somkunde tala för att haveristen observerats. Kl 04 brast ankarkättingen och Mats drev hårt på grund 200 meter W om Spirbakkenmärket, 5 ´SW Höjen mellan Gammelskagen och Kandestenerne. Först nu observerades mats från land .Under morgontimmarna fördes haveristen ännu närmare stranden, och låg 150 meter från land då en livräddningsbåt kl 07.30 inledde räddningsarbetet. De 10 fiskarna togs iland omhand av tysk militär och fick inkvartering i en barrack. I NO storm fördes sedan Mats ännu mer in mot land så att fartyget till sist stod nästan torrt i sanden. Switzers Aegir inledde bärgningen så snart vädret förbättrats och dessförinnan ikandförde danska fiskebåtar fångsten som såldes i Skagen. Fre 17.3 kl 17.30 hade Aegir bärgat ut Mats på öppet vatten och bogserade in fartyget till Fredrikshavn.Fartygethade mindre läckor, bottenskador och rodret snedbrutet. Efter ankomsten till Fredrikshavn 18.3 kom besättningen ombord. Efter provisoriska reparationer fick hon den 20.3 sjövärdighetstillstånd för bogsering över till svensk hamn med bärgningspump ombord. Fartyget fördes till Lindholmens varv i Göteborg för dockning och reparation. - På grund av släckta fyrar kom haveriet att betraktas som 1/3-del krig , d.v.s SKN betalade 1/3-del av 125.000 kronor.

KK vol 143

Sjöförklaring i Fredrikshavn 24.3.44 kl 17.30

Hölls inför lyckta dörrar "-med hensyn til Statens forhold til fremmede Magter." Inga ombud för Atlantica,Gtbg och trål AB Mats i Gtbg infunnit sig. Kaptajn Ungerskov representerat Switzers.
Från svenska vicekonsulatet fullmäktige Winter.
Befh ingivitföljande rapport:

GG 249 MATS 10.3.44

Befälhavarens rapport

Avgick Göteborg tis 7.3.44. Djupg F 7' A.14'5" . 10 ombv. Anlänt till fiske platsen NNW Sakgen samma kväll.Satte kl 20 ut trålen på 55 famnars djup och drog åt väster i tjocka.. Fiskat ons 8.3 med Hirtshals i SSO under dagen och på 30 famnars djup. Kl 18 ändrat kyrsen till NW. Tors 9.3 kl 06 bäring Hirtshals SOtS, 80 famnars djup.Fortsatte fisket till kl 22 då vinden ökat till hård bris. Halat in trålen och lagt bi. Kurs W i 1½ timme. Sedan stopp at maskin och gått OtN i 2 timmar, Hirtshals enligt beräkning i SOtO.- Fre 10.3 avtagande vind. Kl 05.30 satt trålen,gått en timme åt WSW,sedan en timme åt NW, en timme åt NOtO.Fortsatt fisket till 17.45 då trålen halades in och stimmade för Göteborg med 225 lådor fisk ombord,kurs ost.Frisk tilltagande WNW vind,god sikt. Kl 22 ändrat kursen till O½S. -Kl 22.30 överdragen luft med stormdis, vindstyrka WNW 7 Beaufort med grov sjö. Kl 23.20 observerades bränningar förut. Maskin stoppades och omedelbart därpå fick fartyget grundkänning.Då slogs fullt back,sedan fullt fram och rodret lades dikt BB.Mats kom från OtN till NW,då kom ett brott och kastade Mats över revet. Vid 02-tiden lör 11.3 kom Mats av grund ochgick fram och tillbaka mellan andra och tredje revet.Vid Vändning kastades ankar. Under vändning av Mats vid 04-tiden sprang ankarkättingen ochsjön kastade Mats över andra revet. Mats drev sakta mot land och fastnade c:a 150 meter från stranden. I dagningen fick vi se att Mats strandat vid Spirbakken. Kl 07.30 anlände livräddningsbåt och togoss iland. Vi fördes till Skagen där vi internerades av tyskarna. Orsak till olyckan var stark NO ~~ström~~ bottenström så att fartyget var kommet längre åt väst när det var under fiske,samt stark nordllig ytström när Mats stimmade för land, samt de danska fyrarna släckta. Den 17.3 kl 17.30 kom Mats åter flott med hjälp av Switzers bärgningsbåt Aegir ochinbogserades 18.3 till Frederikshavn och förtöjdes vid Plankebroen, med div. bottenskador,skadat roder och delvis läck.

Frederikshavn 20.3.44
Abraham Isaksson
Befh

Befh Isaksson: Kl 22 satts utkik i styrhytten på order av befh. I styrhytten befann sig sedan styrmannen Isaksson och matroserna Andersson och Gustavsson. Befh givit ordern därför att han sett en minexplosion 4-5 sjömil från Matsochhan befarade att Mats kommit in i ett minfält.Befh gick kl 22.15 ner från styrhytten med order att han skulle varskos kl 22.30,men dessförinnankom grundstötningen. Då han gick ner från styrhuset passerade de just en förankrad fiskebåt och han kände sig "overbevist" om att Mats befann sig långt från land.Bränningarna upptäckts av utkiken först i sista stund,troligen beroende på "dis ind over landet."Då besättningen lämnade Mats låg fartyget 150 meter från land men kastades senare

under NO storm så långt upp på stranden att man kunde gå ombord. "Stod lige i havstokken med forskibet." Under bärgningsarbetet drev ett par minor iland i omedelbar närhet av Mats och ett par drivande förankrade minor lade sig fast utanför Mats.

Styrman Isaksson: Haft vakten från kl 22. Han och utkikarna inte observerat bränningarna förrän de var mitt uppe i dem,beroende på att bränningarna liknat en tjockabank. Detvar inte särskilt mörkt denna kväll och månen kom fram då och då men det stod dis in över landet.

Maskinist Engelin: Vakt i maskin med strax före grundstötningen hade han gått till sin hytt för att dricka en kopp the. När han satt där känt några stötar i fartyget och sprang då ner i maskin, där han utförde xxx stoppordern från styrhuset som mom då han var på väg nerför lejdaren.

Matros Gustavsson: Stått till rors till kl 22.30 ochsedan stått utkik i styrhuset fram till grundstötningen. Himlen var "overtrukket mendxx der var ikke diset."

Matros Andersson: Avlöst Gustavsson vid rodret 22.30 och stod till rprs vid grundstötningen. Han hade någon tid före grundstötningen varskott styrman Isaksson att han tyckte sig se land förut om STB,men Isaksson hade svarat att det var en tjockabank och de fortsatte på kursen.

Styrman Isaksson: Bekräftat Anderssons uppgift,men sagt att hankänt sih övertygad om att det som observerats varen tjockabank och därför hade han inte ändratkursen eller varskott befh.

Dansk strandningsrapport

Mats strandade kl 23.30 den 10.3 500 meter W Spirbakken,Höjen Strand,och c:a 200 meter W Spribakkenmärket. Vind WNW 7 Beaufort,stark östlig ström. Last av 225 lådor sill. Skagens och Höjens fyrar släckta. Skibet staar paa inderste reveln men er taet. Skibets besaettning reddet av Höjens redningsbaad.

Brev från vicekonsulatet i Frederikshavn 5.4 44 till Kongl. Sv Beskickningen,St.Annaeplads 1 15A .Köbenhavn.

...Efter ordre fraa rederiet blev 7 mand af besaettningen hjemsendt den 26 mars ned förpassning.Det lykkedes vicekonulatet at skaffe passage for dissemed en dansk dampfer herfra til Göteborg.Det er taget beslutning om at Mats skal bogseres til Göteborg en av de förste dage aven Switzerdampfer for reparation. Vicekonsulatets udlaeg vedrörende denne sag bliver betalt afdet indkomne proveny ved salget af fiskefangsten i Skagen.

Aerbördigst

Winter

Crew List

Befh Abraham Isaksson, Utmarksgatan 51,Gtbg, 2.10.90

forts

GG 249 MATS   10.3.44

Crew list

Befh Abraham Isaksson, Utmarksgatan 51,Gtbg, 2.10.90

Styrman Ossian Simon Isaksson, Brundsund, 28.7.87,ogift, 5 år ombord i omgånga
Fiskeskepparbrev av Ia klass 1937

Maskinist Gustav Harry Wilhelm Engelin, Gtbg, 25.3.04 i Göteborg

Stuert Oscar Wilhelm Promell, Gtbg, 12.7.91

Båtsman O.Edvard Harry Andersson, Gtbg, 1.12.89

Matros Johan Sigurd Olsson, Stocken,Ellös, 22.1.94

Matros John Waldemar Gustavsson, Gtbg, 27.5.01

Matros Jacob Wilhelm Andersson, Gtbg, 24.2.08

Eldare Anders Georg Jansson, Gtbg, 26.2.91

ämpare Ingvard Karsten Branting, Gtbg, 26.8.98

Kk memorial 16.5.44

rsak: Försumlig navigering från styrmannens sida. Denne, som vid tillfället hade vaktbefälet på bryggan, måste hava varit medveten om attde danska fyrarna till följd av rådande krigsförhållanden voro släckta,och borde därför noggrannt hava undersökt horisonten då rorsmannen rapporterade att han tyckte sig skönja land föröver om STB. Styrmannen förefaller icke ha vidtagit några sådana försiktighetsåtgärder,utan endast svarat rorsmannen att det var en dimbank som syntes och därefter fortsatt med samma kurs och fart. Det synes dessutom beaktansvärt att icke utkiken ,som även lär hava befunnit sig på bryggan, kunde iakttaga de av allt att döma våldsamma bränningarna förrän fartyget stötte på den yttersta sandreveln. Mankan därför draga den slutsatsen att såväl styrman som utkik brustit i vaksamhet,och att de, om god utkik hållits, u. rådande siktförhållanden bort kunna avvärja strandningen. Det är ävenledes ägnat att förvåna,att ej befh,innan han begav sig under däck, med tanke på de släckta fyrarna,låt släppa xxxxxx lodet. Manskulle då ha funnit att fartyget,istället för att ha 60-80 meters djup ,endasthade omkring 20 meter under kölen.

Ex officio
Bo Bergström

Hemställes att förklaring infordras
från befh och styrmannen. xxx
Stockholm 19.5 44
Gösta Berglund
Sjöåklagare.

Styrmannens bemötande av anmärkningarna
I brev,Gtbg 20.6.44,till Trål AB Mats.

Sedan jag gått igenom sjötekn. konsulentens anmärkningar om bristande utkik vid Mats grundstötning den 10.3,ber jag få framhålla,att såväl jag som matros Gustavsson hela tiden höllo en mycket noggrann utkik.Vi observerade xxx båda förut om STB en molnbank menkunde absolut inte se något land.Vid

GG 249 MATS 10.3.44

ett tillfälle,strax före olyckan,sade matros Andersson ,som stod till rors, att han tyckte sig se land förut om STB.Både jag och Gustavsson granskade då molnbanken noggrannt i kikare,men ansågo oss kunna konstatera att det bara var fråga om en bank. Denna iakttagelse var ochså riktig,tydet stod en disig bank över det låga landet.Landet kunde man emellertid,som jag redan sagt, inte se. Flera gånger sedermera under natten efter grundstötningen tätnade banken,så att vi,trots att vi voro inpå land,icke kunde urskilja detta. Avbränningarna kunde vi icke få någon ledning.Det blåste nämligen 7 à 8 Beaufort WNW rätt på land.Sjön omkring oss var mycket grov. På sjöförklaringeni Frederikshavn frågade domaren om vi inte hade sett bränningarna. Vi förklarade att vi inte gjort det. Switzers inspektör,som var närvarande, talade om för domaren att det var alldeles omöjligt att under dylika förhållanden kunna urskilja några bränningar. Jag vill endast tillägga att sikteni övrigt hela tiden var mycket god och att vi kunde urskilja ljus från båtar på långt avstånd. Det var endast över själva det låga landet som banken stod. Flera andra båtar råkade i samma situation. Två av dem hade grundkänning medan deövriga klarade sig endast därför att de fick syn på våra raketer.Olyckan måste tillskrivas de underliga siktförhållandena och den lika underliga ström som rådde vid tillfället.

Högaktningsfullt
Ossian Isaksson
Styrman å ångtrålaren Mats

Befh bemötande av anmärkningarna i brev till rederiet 20.6.44

Med anledning av det påpekande att någon lodning ej skett före Mats grundstötning den 10 mars i år,som förekommer i sjötekniske konsulentens memorial,får jag framhålla ,att det var klar sikt och att jag ansåg mig vara full säker på min position. Hade det varit disigt eller dimmigt hade jag säkerligen lodat. Medan jag var på bryggan sågo vi ljusen från flera fartyg och bl.a från en ankarliggare som vi kunde observera under en timmes tid. Jag kan tillägga ,att vid samma tillfälle en Hönöbåt och en Öckeröbåt voro på grund W Skagen,och att flera fartyg,som voro längre inne än vad vi voro, klarade sig endast därför att de fick syn på våra raketer, i tid och kunde hålla ut.Detär ettallmänt känt faktum för alla befh som voro ute på fiske vid samma tillfälle,att strömmen var alldeles exceptionell både ifråga om riktning och styrka.Fortfarande talar man allmänt i fiskarekretsar härom. Själv kanjag inte erinra mig att sådan ström förekommit under min tid. Även efter strandningen hände det flera gånger under natten att den bank,om man nu skall kalla det molnbank,dimbank eller stormdis,som stod över land,tätnade, så att man inte kunde se att land fanns i närheten,utan bara trodde att det var fråga om en vanlig bank. Högaktningsfullt

Abraham Isaksson
Befh å ångtrålaren Mats.

GG 249 MATS 10.3.44

Åtal väckt mot styrmannen 16.5.45

Sjöåklagaren Gösta Berglund instämde 16.5.45 Mats Styrman Ossian Isaksson till Göteborgs rådhusrätt mån 4.6.45 kl 10 fm för att svara för yraknde om ansvar å honom jämlikt 79§ Sjömanslagen för vållande till sjöolycka genom försumlig navigering.

Göteborgs Rådhusrätt 4.6.1945

Styrman Isaksson var vid denna tid arbetslös sedan febr 1945.
Trål AB Mats & Atlantica lät sig icke avhöra.
Åklagaren: Lade svaranden till last att denne vållat strandningen genom axx att inte loda i tid.Det hade även ålegat svaranden att i föreliggande situation kalla upp befhpå däck.
Styrman Isakson? Icke haft kännedom om fartygets positioner under fisket. Övertagit befälet c:a 1½ timme före strandningen och då fått order att hålla kurs O½S. Befh hade trott att Mabs skulle gå klar Norr om Skagen .Styrman haft samma uppfattning,men inte gjort några särskilda beräkningar, Enligt styrmans uppfattning vid tiålfällethade hade Mats passerat Skagen redan när han tog över vakten. Han hade inte haft någon säker kännedom om Mats position. Han hade fått order av befh att loda kl 23.Lodningattiraljen hade gjorts iordning och man hade varit beredd att loda.Sedan styrmannen upplysts om att strandningen enligt handlingarna skulle ha ägt rum kl 23.20,förklarade styrman att den av befh uppgivna tidpunkten för lodning inträffat 10 minuter efter första grundstötbingen. Enligt styrmans uppfattning måste man för att kunna loda stanna maskinen och han hade ämnat göra detta och gå upp i vind för att verkställa lodningen. Strömmen satte från NO.Inte sett land någon gång före grundstötningen den 10.3.Bränningarna vid den första reveln hade inte synts från Mats beroende på att Mats haft vimden akterifrån. Nedsaktad fart skulle inte ha inverkat på händelseförloppet. Grundstötningen inträffat endast några minuter efterdet rorsman Andersson sagt atthan trott sig xx xxxx ha sett land. Anderssons uppgifter härom hade varit mycket svävande.

UTSLAGET I MÅLET: FRIKÄNNANDE.

på resa från fiskevattnen i Skagerack till Göteborg strandade Mats den 10.3.44 strax efter kl 23.20 å plats omkring 200 meter W Spirbakkemärket ,5 sjömil SW Höjen å Jyllands nordspets,därvid fartyget skadades. Efter fiskets avslutande nämnda dag kl 17.45 anträdde fartyget resan till GTBG Kursen ,som först sattes ost, ändrades kl 22 till O½S. Vaktbefälet förde å bryggan efter kl 22.15 styrmannen Ossian Simon Isaksson.Isaksson har uppgivit att då han övertog vaktbefälet befh hade meddelat honom att

GG 249 MATS 10.3.44

fartygetbefann sig norr om Skagensamt tillsade Isaksson att påbörja lodning vid viss tidpunkt,men att grundstötningen inträffat redan 10 minuter före denna tidpunkt.Med hänsyn till vad sålunda och vidare förekommit i målet kan Isaksson ej anses vållande till grundstötningen.På grund härav ogillar Rådhusrättenå åtalet.

"Ehuru Isaksson blivit frikänd harjag icke funnit tillräckliga skäl föreligga för fullföljd talan mot utslaget," skrev sjöåklagaren till KK den 29.6.45 då handlingarna remitterades.

=================

SKNEIII vol 294

BÄRGNINGEN AV MATS

Bärgningskontrakt på basis "No cure- no pay" upprättades 12.3.44 mellan Switzers Bjergningsenterprise och kapten Isaksson på Mats.

Dykarattest,Frederikshavn 18.3.44

Johannes S.Nielsen,Switzers: Roderstäven bräckt ovanför näst översta rorlökken. Då roderkvadranten kan vridas utan att påverka rodret,har roderstocken sannolikt bräckts i rodertrumman.Rodertapparna har bögts så att rodret, som ligger dikt STB,inte kan vridas. Propellern är oskadad. i växeln mellan kölstråket och A-stråket på båda sidor har en del naglar sprängts på c:a 6′ längd från akterstäven föröver. I övrigt är fartyget till synes oskadat och alla bottenventiler till synes i ordning.

Sjövärdighetsattest 20.3.44

Utfärdad av Magistratsbesiktbingsmän i Frederikshavn. Rodret surrats efter att ha bragts i mittställning.Vatten läcker in i akterpiken och därifrån in i maskinrummet men detta hålles läns med egen pump som inkopplas 15 minuter varje timme. Mats skall med en brägningspump monterad ombord bogseras över till Göteborg. Reparationskostnaden beräknats till omkring 40.000 danska kronor.

Rapport, upprättad på begäran av Theo.Koch & Co.Köpenhamn.

Sön 12.3.44afrejste undertegnede fra Nörresundby till Skagen for efter anmodning av firma Theo.Koch & Co, Köbenhavn, at varetage kaskoassuradörernes interesser ved damptrawleren Mats strandning udfor Spirbakken west for Skagen.Ankommen til Skagen sammen med Em.Switzers representant kaptejn P.Ungerskov,opsögtes Mats besetning, der vartaget iland med redningsbaad om morgenen den 11.3 og senere var blevet interneret af den Tyska Vaernemagt. Kaptejn A.Isaksson kom til stede og forklarede at Mats,der var kommet fra fiskeri,ikke havde haft kending siden den forlod den svenske kyst paa udgaaende, og var grundset af strömsetning sydover,saaledes at skibet paa hjemreisen havde taget grunden udfor Kandestenerne kl 23.30

GG 249 MATS 10.3.44

den 10.3. Mats var blevet sat over tre revle og laa og manövrerede imellem den tredje og anden revle,men kunde ikke i mörkret finde ud over tredje revle.Under manövrende her mistedes bogankeret og c:a 30 favner kätting då kättingenbrast. Mats blev til sidst staaende paa den andre revel og på morgoenen 11.3 hemtedes besaetningen av Spirbakkens redningsbaad. Bjergningsdameren Aegir afgick paa morgenen 12.3 fra Kalundborg til Skagen siden bjergingskontrakt avslutats mellem Switzers og Kaptajn Isaksson 20.3 .

Mån 13.3 Kl 08 anlände Aegir til Skagens havn og gikk 09.30 ud til haveristen.Kl 10 körde kaptajn Underskov,kaptajn Isaksson,maskinist Engelin en eldare, stewarden og undertecknad med bil till Spirbakken. Mats stod på c:a 1/4 mil W Spirbakkens båk c:a 100 meter från land på första reveln dit hon kastats av sjön efter att ha gått över andra reveln.Kandes Kandestedernes bärgarlag var därmed båt och 20 man.Blev satt ombord av bärgarna och det lodades runt fartyget. Mats djupgående skulle när hon var flott vara 14′akter och 7′förut. Vid aktern uppmättes 9′vatten STB, avtagande mot akterkant av backen där det var 5′djupt,vid stäven bara 3′ fot. Om BB var det 8′vid låringen,4′utanför mesanmasten,6′utanför skorstenen, 7′utanför styrhytten,4′på akterkant av backen.Det stod c:a 4′ vatten i maskin-och lastrum såatt det inte kunde stickas fyr i pannan innanpumpar satts ombord. Vind SO 3 med snöbyar. Bränningar på första och andra reveln.Aegir anlände och ankrade utanför tredje reveln kl 12. en 3½″ - motorpump överfördes till Mats,en slang leddes ner genom en bunkerlucka STB till eldrummet och kl 15 startades pumpen. Kl 17 var det såpass läns att fyr kunde stickas under pannan och sedan länsades det helt ner. Besättningen stannt ombord illsammans med en maskinistfrån Aegir och 2 bärgare Vind Vind NO 5,tilltagande sjö med brott på de innersta revlarna.Mats stävar O 3/4 S. Aegir avgått kl 16 till Skagens hamn.Bärgarna och undertecknad gick iland.

Tis 14.3 Vind NNO 6 med hög sjö på strandningsplatsen. Bärgarna mött upp på platsen men sänts hem igen enär man inte utan stort besvär kunde få kontakt med Mats.Inget arbete kunnat utföras. Aegir legat i Skagen. Mats hålles läns utan svårighet med egen pump. Fartyget står fast på och det är ingen fara för de ombordvarande. Det låg en mina i strandkanten W om Strandningsplatsen och under nattens lopp drev ännu en mina iland strax W om den första. På e.m.exploderade den sistnämnda när den rullades av bränningarna i strandkanten.

Ons 15.3 Vind NO 4, tilsvarende sjö, brott på innersta revlarna.Bärgarna kommit till platsen och gått ut i en båt.Det verkade som om Mats förts närmare land och det var nu bara 3′vatten midskepps på Mats som stävar SOtO. Då Aegir gick från Skagen till strandningsplatsen passerades 3 st drivminor och en fjärde låg 5 kabellängder W om strandningsplatsen.

GG 248 MATS 10.3.44

Kl 09 började Mats med maskinen muddra bort sand under fartyget.Kl 09 kom Aegir och med hjälp av bärgarna och Aegirs motorbåt fördes trossar över och fastgjordes xxxxx genom BB sidoklys akter till ett skylight på Mats akterdäck. Kl 11.30 var Aegir "lagt i spend" NW om Mats utanför den tredje reveln.Aegir drog med full kraft medan Mats maskin gick full fart back omväxlande med full fart fram.Sanden arbetades bort under akterskeppet och förut och efterhand sjönk akterskeppet djupare och förskeppet lyftes c:a 1½' upp ur vattnet så att åmningen visade 4'6". Dessa försök pågick till kl 22. Mats svängde något och låg nu SOtO 3/4 O. Då vattnet föll avbröts arbetet. Vind N 2, lågt vatten.

Tors 16.3 Kl 06 började båda fartygen arbeta med maskinerna.Vind SW 3, ingen sjö. Kastat överbord c:a 4 ton is från förskeppet.Kl 10.30 började Aegir med ryckningar menutan resultat. Kl 11 sprängdes trossen. Fört ny tross över och kl 12 började Aegir dra igen men uppgav kl 13 försöken på grund av fallande vattenstånd.Skiftat fisklasten från förskeppet till akterskeppet och kastat den fisk som legat under vatten överbord.Man hade nu muddrat ner till 18'akter,17'vid låringarna,13'midskepps och 6' vid backens akterkant. Vid stäven"var det opmudrede samd fört hen saa her var tört." Kl 15.30 kom fiskebåten "Charis S.-120" för att föra in fiskfångsten till Skagen enär den inte kunde hålla sig längre.Fisken fördes i bärgarnas båt ut till Charis som låg vid tredje reveln. Kl 19 var fisken,c:a 187 lådor, bragt ombord på Charis som avgick till Skageb. Vattenståndet 2'under det normala.

Fre 17.3 kl 00-01 arbetade bägga fartygen med maskinerna varvid Mats rörde sig något menutan resultat. Kl 08.30 backade Mats maskin och Aegir "hev indk til andre reveln for at mudre ind til skibet." Vind W 1,smul sjö. Kl 11.30, xxxxxxx efter det Mats genom maskinmanövrerb och roderväxlingar " en tid havde drejet lidt,ned i det xxxx opmudrede hul og akterover til den törnede op mod den opmudrede sandbanke agten for skibet. Aegir, der var ved at xxxxxx vaere gennom andre reveln,hev nu ud og satte sit anker laengre ud ochlagde i spend og slaebte fuld kraft og hev paa ankerkabedem kl 12.30. Mats arbejdede med sin skrue sandet bort og Aegir alebte ud over.Mats arbejdede seg langsomt ud over og var kl 15.20 igennem den andre reveln hvor der var 6'vand. " Vind W 4,begynnande sjögång. Mats slaebtes ud over til den törnede mod tredje reveln hvor der var 9'vand,og arbejdet fortsattes. Vind ochsjö tilltog och Mats arbetade tämligen hårt på reveln. Kl 16.36x kom Mats fri från reveln och släpades ut på fritt vatten där trossen kastades loss. Då det visade sig att Mats roder inte fungerade fördes från Aegir tross över till förskeppet och 17.30 avgick Aegir med Mats i släp till Skagen. Bärgarna och undertecknad landade på ksuten. Kl 20.30 kom Aegir in till Skagens redd och

GG 249 MATS 10.3.44

ankrade till nästa dags f m. på grund av Mats djupgående.

Lör 18.3 Aegir fortsatt med Mats till Frederikshavn där dykare undersökte på e.m Undertecknade avreste till Nörresundby.

Mån 20.3 06.15 u-tecknad avreste från Nörresundby till Frederikshavn och övervar kl 10 rättslig besiktning av Mats. Skibet leckede en del fra agterpiken i det vattnet strömmede op under kahyttsdörken og fra kahyttsdörken löb det gjennem spygatter paa agterkand ned i maskinrummet." Denna läcka hade dykaren förgäves sökt efter. Andra läckor vid naglar i akterskarpen i maskinrummet tätats. Läckaget från akterpiken nödvändiggör pumpning 15 minuter var timme. Rodret, som legat tvärs ut till STB och fastnat där, med dykares hjälp hivats midskepps med en wire och surrats till båda sidor med wires. U-tecknad avreste 17.30 till Nörrsundby,

Nörresundby 20.3.44

S.Jensen.

Brev från Atlantica till E.Henriques,SKN,Gtbg 3.10.44

Bäste Broder!

Ångtrawl.Mats

Jag ber att få tacka för ditt intressanta brev av 29 pto.

Bedömt som ett vanligt fall, torde förutsättningarna för att göra olyckan till krigsrisk vara ganska ringa,men navigation med trålare sker som bekant icke efter vanliga normer. Det hela går mera på känn än då det gäller navigation med andra sjögående fartyg. Vad dimbanken beträffar, ber jag få bärsluta 2 uttalanden från befh resp.styrmannen (Se sid 4-5) vilka intyg vilja lägga frågan om dimbanken tillrätta. I dessa intyg talas även om en exceptionellt stark ström ,vilken i och för sig odiskutabelt är en civilrisk, men i avseende till de föreliggande förhållandena gjort frånvaron av fyrar ännu mera ödesdiger. Som sagt, jag vet mycket väl,att fartyget ligger dåligt till och antagligt är väl att sjöåklagaren får den stackars styrmannen fast, ehuru han navigerat på samma sätt, som antagligen vilken annan befh eller styrman gjort under liknande omständigheter.Som saken ligger till skulle jag ej för ett ögonblick vilja föreslå frågans avgörande genom dispachör. Han måste ju döma fallet som civilrisk.Icke heller skulle jag vilja få frågan behandlad av Bergström. Han kommer givetvis attlägga synnerlig stor vikt vid den så kallade brist fälliga navigeringen och kan man få ut 25% den vägen är det väl det mesta man kan tänka sig. Jag skulle därför med tacksamhet acceptera ditt förslag, att du behandlar fallet litet mera vid sidan av de vanliga färdvägarna och alltså föredrager ärendet själv. Jag hade nog hoppats på att med hänsyn till förhållandena då det gäller fiskefartyg kunna få tänka mig 50% krigsrisk,ty det är ganska klart tt det är frånvaron av fyrarna som bidragi till strandningen,vilket bl.a framgår av befälets påpekande att andra båtar

GG 249 MATS 10.3 44

strandat och åter andra undgått strandning därigenom att Mats raketer varnat dem för närheten till land. Vid behandlingen av detta fall har man ju den fördelen att ingen av Nämndens ledamöter är jävig. Jag har talat med rederiet som givit mig fullmakt att ordna saken med SKN på bästa sätt och jag ber dig därför härmed taga hand om saken och ge mig den uppgörelse du kan åstadkomma. Jag hoppas,som sagt, på 50% ,men får i nödfall nöja mig med den lägre procentsats som du kan finna skälig föreslå och genomdriva. Du kanske vill säga ett ord till kaskodirektör Åhmansson så att han icke kommer oförberedd till det sammanträde då frågan skall avgöras. Jag går nu alltså i spänning för att få höra vad som blir resultatet.

Med bästa hälsningar! Din tillgivne

Assurans

SKN vid sammanträde 26.10.44 klubbat beslutet att betrakta Mats haveri som krigshaveri till 1/3-del

SKN 11.11.44 till Atlantica betalat 41666:67 = 1/3-del av 125.000:-

Mats reparation vid Lindholmen kostat 60.000:-

Switzers bärgarlön inkl. bogseringen till Göteborg kostat 46147:50 kr

---

T.Fredh,"Flykten och Hjälpen" (1982)

Hågkomster av tyskarna under kriget.

Harry Andersson ,Dragsmark, på sid 30 berättat att han under kriget fiskade på Mats tillsammans med sin svärfar Anders Arvidsson.

"Det var vanligt att vi blev prejade av tyska båtar,sedan hoppade något slags befäl ombord med pistol som han riktade mot oss. Vi var 11 man på Mats. Sedan kom det flera man ombord med pistoler och vi fick ställa upp os på en rad längs maskinkappen.Därefter gav den tyske officeren order åt ett par marinsoldater,som valde ut denbästa fisken ur lådorna.Fisken lade de i korgar och tog ombord på spaningsbåten.Utan att säga ett ord lämnade de däcket och körde därifrån. De var så fräcka och framfusiga som människor kan vara. "

Egna noteringar Dito

Tidigt på morgonen den 10.8.42 då Mats gjort klart att sätta ut trålen W Hamneskär observerades blinkar från en morselampa föröver och omedelbart däpå törnade Mats på en helt mörklagd förpostbåt av valfångartyp,fick stävskenan bräckt o.a. skador. Förpostbåten försvann i mörkret och gav sig ej mera tillkänna men ett annat bevakningsfartyg, det som morserat, kom upp långsides Mats och frågade Mats befh om han trodde de kunde klara sig i hamn. Därpå försvann även det fartyget ur sikte i mörkret.

Historik

Ångtrålare på 255 brton byggd 1906 i Selby av stål (Ex Vesper I)
L.38.3 B. 6,7 Tillhörig Trål AB Mats (C.A.Berglund) i Göteborg, grundat 193

GG 249 MATS 10.3.44

1930 som i nov -30 inköpt Vesper I från Norsk Trawlcompagnie i Oslo. Rederiet ingick i samma koncern som det år 1925 bildade Trål AB Nordsjön i Göteborg . 475 ihkr maskin, 7 ton kol /dygn, 9 knop. Käckts språng med 2 akterstagade master och akterstagad skorsten. 10.7.40 utsattes Mats för en flygattack. - (Om ångtrålarna se Concord 16.10.44) Mats såldes juni 1946 för 350.000 kr till A/S Tveraa Trålarfeliago (Steinthor Nordberg/)på Färöarna. Mats var då Sveriges största ångtrålare och en av de sista i sitt slag. I jan 46 hade Mats som första fiskefartyg i Sverige utrustats med ett Hughes ekolod,graderat till 660 meter och med en avläsning perfekt till ½ meter. Sveriges näst sista ångtrålare Titania bogserades hösten 1959 från Bassholmens varv vid Lysekil tiil Ringön i Göteborg för nedskrotning. Den sista av ångtrålarna,Norman på 231 brton byggd 1908 i North Shields låg 1959 som torskmjölsfabrik vid Ängholmen nära Bleket på Tjörn och nedskrotades 1960 vid Tingstad.

GG 564 ROXEN 10.3.44

LÄTTARE SKADAD MEN TRÅLEN BORTSPRÄNGD VID MINEXPLOSION NW HIRTSHALS.

Sjörapport

Undertecknade voro fre 10.3.44 med GG 564 Roxen av Önnered ute på fiske NW Hirtshals.Under trålning på 60 famnars djup fastnade trålen i botten och då vi försökta draga upp den exploderade en mina i trålen. Vid explosionen uppstod en del skador på båten,bl.a krossades porslinsskålen till wc-anläggningen,varjämte trålen med lämmar ochtillbehör inklusive 100 famnar wire gick förlorade. Båten läcker något,men denna skada kan vi ej bestämma förrän båten blivit upptagen på land. Såsom framgår av bifogade räkningar uppgå kostnaderna för en ny trål mm till kr 1387:07.Därtill kommer kostnaden för en ny klosettskål kr 48:48. Tillsammans gäller det således kr 1435:55. Med hänvsining till ovanstående få vi härmed vördsamt anhålla att SKN måtte till oss utbetala ersättning för den förlust vi lidit vid minexplosionen.

Önnered 20.3.44
Eskil Magnusson
Redare

Intygas av ombordvarande:

Stefan Magnusson Alban Axelsson
Bertil Magnussom Sten Axelsson
Kurt Magnusson Bertil Lindgren

Reparation & Assurans

Stranne & Oresen i Fiskhamnen,Gtbg, levererat en ny sillträl, 2 trålbord, 180 meter wire mm för 1387:07

AB Lars Fosselius,Gtbg, levererat en yachtklosett för 48:48

SKN ersatt med 1/3-del avdrag kr 957:03 den 24.4.44.

~~Kmgx~~ data

Motorfiskebåt på 57 brton byggd 1942 på Hälsö av ek/furu. L.19,2 B. 5,8
Huvudredare Arne Stefan Magnusson,Lilla Fiskebäck. Skeppare Eskil K. Magnusson. 145 hkr motor.

RIGEL 12.3.44

MINSKAKNING I KONVOJ CUXHAVEN - BORKUM. Ev.SKADOR GÅTT IN PÅ 6.7.44

Journal

Tis 7.3.44 kl 08 avgått Oxelösund destnerad till Emden med last av järnmalm. Anlänt till Stockholm för avmagnetisering 21.20

Ons 8.3 kl 16 fortsatt resan efter avmagnetisering vid Fjäderholmarna och kompassjustering.

Sön 12.3 kl 16.05 i konvoj mellan Cixhaven och Borkum förmärktes en detonation i vattnet och kändes en svårt skakning i fartyget,sannolikt från en magnetmineexplosion.Vid upprepade pejlingar befanns fartyget vara tätt.

Mån 13.3 kl 12.40 anlänt till Emden och förtöjt på anvisad plats. Flyglarm kl 16.30- 19.45. Flyglarm 23.30 - 01.20

E.Persson
1e styrman

ss Rigel 16.3.44
J.H.Sjöheim
Befh

(Insänt av redAB Iris i Stockholm 21.4.44 till SKN)

(Ev skador ingå i senare minexplosioner i närheten.se 6.7.44)
Avfört på SKN 8.8.45

Eget

Historik

Se ss Rigel 24.11.44 G.

Övriga krigshaverier:
26.7.43, 12.3.44. 6.7.44, 24.11.44

HALLAREN 24.3.44

RÖDA KORSFARTYG BOMBAT AV ENGELSKA PLAN I ADRIATISKA HAVET NW SPLIT.

Journalutdrag

Sön 19.3.44 kl 08.15 avgått från Pireus i barlast destinerad till Venedig i tidsbefraktning för Svenska Röda korsets Greek Relief Service.

Fre 24.3 kl 17.55 å position N 43 58′- 0.14 19′ i Adriatiska Havet anfallits upprepade gånger av Brittiska flygplan vilka fällde ett antal bomber som slog ner i omedelbar närhet av fartyget vars däck översköljdes av höga vattenuppkast. Legat för stoppad maskin 17.57- 18.07.Kraftiga skakningar uppstod i fartyget vid bombexplosionerna.Under hela resan har position, kurs och fart utsänts per radio var fjärde timme. Fartyget är tydligt målat på såväl sidor som däck och luckor enligt föreskrifterna med stora Röda Kors , fartygets namn, hemort och svenska flaggor, allt enligt föreskrifterna som erhölls före avgången från Göteborg i mars 1942. Under anfallet utsänt SOS-signaler för att ånyo lämna position,vilka efter anfallets slut återkallades. Pejlat alla rännstenar men ej kunnat iakttaga något läckage. Reservation för senare upptäckta skador.

Lör 25.3 kl 11.40 anlänt till Venedig. Vid avtagning av presenningarna på lucka I, 3 st, upptäcktes att splitter vid bombningen gått igenom presenningarna och trängt in i luckorna. Även 2 solsegel och ettlucksegel splitterskadats.

Venedig 27.3.44
Frans Ek
Befh

B.J.Backman 1e styrman
G.F.Olsson 2e styrman

UD HP 1762

Besättning mars 1944
Enligt lönelista

Befh Frans Ek	hyra	875:-	Krigsrisk	2712:50
1e styrman B.G.Backman	hyra	460:-	krigsrisk	1426:-
2e styrman B.F.Olsson	"	440:-	"	1364:-
3e styrman T.W.Nilsson	"	420:-	"	1290:-
Stuert E.T.Wiberg	"	315:-	"	976:50
Kock N.Holmer	"	250:-	"	775:-
Mässuppassare S.V.Karlsson	"	200:-	"	620:-
Stuertsbiträde Å.S.Svensson		200:-	"	620:-
Timmerman K.G.Olsson	"	250:-	"	775:-
Matros A.K.Johansson	"	250:-	"	775:-
Matros G.V.Svensson	"	250:-	"	775:-
Matros E.V.Andersson	"	250:-	"	775:-
Lättmatros P.Y.Ek	"	250:-	"	775:-
Lättmatros T.K.Nilsson	"	250:-	"	775:-
Jungman R.A.Linsdtröm	"	200:-	"	620:-

Forts

HALLAREN 24.3.44

Besättningens lönelista forts

Jungman B.L.Bohlin	Hyra	200:-	Krigsrisk	620:-
Chief J.A.Berndtsson	"	780:-	-"-	2418:-
1e maskinist O.H.Hammarström		415:-	"	1286:50
2e maskinist G.S.Kyhlberg		310:-	"	961:-
Elektriker G.V.Åhsberg		250:-	"	795:-
Svarvare J.E.Liljebäck		250:-	"	775:-
1e motorman H.J.Nilsson		250:-	"	775:-
2e motorman I.H.Johansson		250:-	"	775:-
2e motorman A.H.Jonsson		250:-	"	775:-
Motorelev G.A.Andersson		200:-	"	620:-
Motorelev K.V.Sandström		200:-	"	620:-

Kontrollofficer Wiklund 300% krigsrisk på lönen

Signalmeddelanden Stafsnäs Radio 24.3.44 kl 19.30 till CM

Följande ha emottagits från svenska ms Hallaren:

Kl 17.55 SOS de SEON (Hallaren) being bombed by English planes position 44 00 N - 14 10 East

Kl 18.02 (Allmänt anrop) De SEON SOS QTQ (Annulleras). Here Swedish Red Cross ship Hallaren position 17.00 GMT North 44 00 - East 14 10.Have Been attacked by british planes but not hit = master.

Kl 18.15 SOS SQ (till alla fartyg) de SEON (Hallaren) QUM (Nödkooespondens är avslutad).Planes now disappeared.

Signalmeddelande Hallaren t.CM via Gtbg radio 24.3 kl 18

Kl 16.55 GMT Lat.N 43 58 - Long O. 14 19' anfallits av engelska plan vilka fällde ett flertal bomber som slogo ned i omedelbar närhet av fartyget. Underhela resan har position kurs fart utsänts var fjärde timme. Fartyget är tydligt målat på såväl sidor som däck och luckor enligt föreskrifterna som erhöllos före avgången från Göteborg mars 9142 =Ek.

UD P.M. 28.3.44

Det i Greklandstrafiken insatta Röda Korsfartyget Hallaren -vilket efter vederbörliga notifikationer till de krigförande den 19.3.44 avgick från Pireus till Venedig - utsände den 24.3 kl 16.55 och 17.02 GMT på våglängd 600 meter i allmänt anrop till alla fartyg SOS-signaler och meddelade att fartyget var utsatt för bombfällning från egelska flygplan,dock utan att fartyget träffats. Fartyget angav sin position kl 17 GMT vara 44 00 N - 14 10 Ost. Kl 17.03 GMT meddelade fartyget i allmänt anrop att SOS-signalerna annullerats. Kl 17.15 telegraferade fartygetattplanen försvunnit.- Kl 18 GMT utsände fartyget via Göteborg Radio en rapport till Chefen för Marinen i Stockholm. Däri meddelades att fartyget kl 16.55 i position

HALLAREN 24.3.44

43 58N - 14 19 Ost anfallits av engelska plan vilka fällt ett flertal bomber som slagit ned i omedelbar härhet av fartyget. En av Marinstaben verkställd utredning giver vid handen att den i Hallarens nödsignaler kl 16.55 och 17.02 angivna position lägger c:a 3½ sjömil väster om den för fartyget gällande lejdrouten. Av utredningen framgår emellertid även att den i Hallarens kl 18.00 GMT till CM riktade rapporten angivna positionen 45 38 N-14 19 Ost befinner sig på lejdrouten. Från fartyget har icke angivits något om orsaken till att den kl 16.55 GMT telegraferad positionen icke överensstämmer med den position fartyget angav kl 18.00 GMT. Det torde emellertid vara ställt utom tvivel att den position som telegraferades kl 16.55 GMT är approximatibt beräknad och att fartygets verkliga position vid bombfällningen är den som fartyget angav kl 18.00 GMT

Sthlm 28.3.44

UD HP 1763 Besättningsbyte & Hemresa

Konsuln i Venedig 29.3.44 telegraferat till UD:"Hallaren Sommabend elf Uhr angekommen." - Dito 6.4 till UD:"Neue Besatzung 3.4 angekommen stop Obermaschinist und andere Offiziere gesternvon Venedig abgereist =Lagerberg. - Hallaren den 14.4 fått besked avgå till Pireus kl 08 den 22.4 och ankom dit kl 09 den 29.4.Hallaren legat avgångsklar sedan 15.4 i väntan på Brittisk navicert för resan till Pireus. - Transatlantic hemställde 28.4 att Hallaren måtte dockas snarast för dragning av propelleraxeln och bottenmålning. Den 14.5 kl 09 avgick Hallarenfrån Pireus mot Venedig men fick ligga till 18.5 i Salamis Strait i väntan på de tillstånd för resan som erfordrade Avgick 18.5 kl 09 och kom till Venedig den 23.5 kl 19.Den 11.5 fick fartyget telegram från CM att dockning skulle äga rum vid återkomsten till Pireus. Först den 25.6 kl 08 kunde fartyge avgå från Venedig,låg sedani Salamis Strait i väntan på vidare order xxxx 21-17.6,kom till Pireus den 27.6 kl 15 och dockades där den 11-18.7.44. Rederiet önskade den 1.8 snarast möjligt få Hallarenhem till Sverige sedan certepartiet utlöpt 25.7 och ej förnyats. Kapten Ek fci telegram från rederiet att fartyget skulle återgå till Rederiet den 5.8 och att Hallaren efter bunkring i Lisaabon skulle gå till Cadiz i barlast och lasta för Göteborg. På tysk begäran gick Transatlantic med på att Hallaren gjorde ännu en resa Pireus-Venedig och åter. Rederiet telegraferade 18.8 till kapten Ek att den 22.8 kl 09 avgå från Pireus via Gibraltar och spansk vatten till Cadiz för order och i sällskap med Pedro Christophersen. I cadiz skulle RK-märkningen övermålas. -Den 20.8 annullerades dessa order av rederiet.Hallaren skulle nu först göra en resa Pireus-Korfu med livsmedel till den svältande öns befolkning i charter för Svenska Röda Korset,för att efter lossning i Korfu gå till Cadiz. - Hallaren avgick 2.9 från Pierus och kom 8.9 till Korfu. Lossningen där tog

HALLAREN 24.3.44

lång tid under primitiva förhållanden.Först den 30.9 kl 16 avgick Hallaren mot Cadiz om sin hemresa och passerade Gibrlater den 5.10.44 (Se vidare Hallaren 12.6 & 4.8.42)

Brittiskt beklagande

British Legation,Stockholm,i brev 15.4.44 till utrikesminister C.Günther.

Your Excellency

I have the honour to inform Your Excellency under instructions from H.M Principal Secretary of State for Foreign Affairs,that investigations undertaken by the competent authorities hav confirmed that the Swedish relief ship Hallaren was attacked by British aircraft by mistake om March 24th in the Adriatic about 84 miles NE of Split. I should add,however, that as soon as the Hallaren was identified as a swedish relief ship,the attack was discontinued before any damage was inflicted.

I am accordingly instructed to request that Ypur Excellency will be good enough to convey to the Royal Swedish Government an expression of the sincere regret of His Majesty's Government for this unfortunate occurence.

I have the honour to be,
with the highest consideration,
Your Excellency's most obedient
humble servant.
V.Mallet.

Besiktningsinstrument

SKNEIII 297

Ing.Sten Haeger 5.12 44 besiktigat vid dockning vid Eriksberg i Göteborg.
3 st presenningar till lucka I förnyas
1 st lucksegel till lucka 2 förnyas
2 st solsegel på bryggdäck BB förnyas Kostnad 3135:- kr

Dessutom uppdagades bottenskador och tankläckage. Skador typiska för de bombskakningar som fartyget utsatts för den 24.3.44 "Dessa skakningar bliva så kraftiga att växlar & naglar skaks loss,dock utar att omedelbart börja läcka,utan läckage uppdagas först senare efter någon tids gång."
1202 läckande naglar och 239 löpmeter växlar i bottentankar och kofferdam åtgärdats plus ett stort antal fyllningsdiktningar. Kostnad 2376:-
Vid samma tillfälle reparerades även hårt väder-skador.

Assurans

SKN 9.5.45 till SÅAF 3135:- plus 2526:- den 22.6.45 = 5661:- kr

---

Historik

Egentlig historik saknas. Se krigshistorik 12.6.42 & 4.8.42

HJVB 232 ISBJÖRN 24.3.44

KANTRADE OCH SJÖNK I ORKANBY VID HÄVRINGE - ENDAST 3 MAN AV TIO RÄDDADE.

Sammanfattning

Isbjörn av gick kl 12 fre 24.3.44 från Oxelösund för att överföra ett ton proviant som stuvats på däck till Sjöfartskontrollen vid Hävringe,men mötte kort därefer Hjvb 235 som meddelade att vädret- NO kuling med stormbyar och snöbyar - var för hårt för att fortsätta. Isbjörn vände om till Oxelösund,men kl 16 meddelade Sjöfartskontrollen att vädret förbättrats och fartygschefen, fänrik Lantz,bestämde sig för att gå ut. Kort efter kl 16 avgick Isbjörn. Den hårda byiga vinden drog över på NNO och tilltog åter med byar på upp till 25 sekundmeter och grov sjö. Kl 16.45,då Isbjörn kommit c:a 600 meter öster om de fruktade Grässkären vid Hävringe kom en orkanartad kastby med en vindstyrka på upp till 30 sek.meter och pressade över fartyget så våldsamt åt STB att brädgången kom helt under vatten. Grova brottsjöar från lovart vräkte över för- och akterdäck vars brädgångar saknade stormportar och Isbjörn krängde över mer och mer. Efter att i ett par minuter ha sökt få båten upp mot vind ropade fänrik Lantz att samtliga 9 man i besättningen omedelbart skulle ta på livbälten.Maskinpersonalen lyckades trots slagsidan klättra upp ur maskinrummet där vattnet forsade in uppifrån.Från en lår på bryggan kastade Lantz och en korpral ut livbälten till 8 som klamrade sig fast om BB. 13 ton bunkerkol försköt sig och omgiven av rusånga lade fartyget över med skorstenen i vattenytan,slog runt med kölen i vädret och sjönk med aktern före på 50 meters djup. Det hela tog 4 minuter. Den siste som lämnade och kom i det iskalla vattnet var fänrik Lantz som åkte kana ner efter Isbjörns BB-sida. Då Hävringe lotsbåt ,som stuckit ut kl 16.50, nådde platsen efter 25 minuters gång kunde bara 3 man påträffas av de 10 som varit ombord. Från Hävringe lotsutkik hade man iakttagit att Isbjörn kl 16.45 600 meter öster om Grässkären hade girat BB,fått kraftig slagsida, sedan girat ytterligare BB och kantrat efter någon minut varvid stark ångutveckling observerades.Utkiken larmade genast lotsarna och 4-5 senare var en lotsbåt med 3 lotsar och 8 man från Sjöfartskontrollen på väg ut,våldsamt krängande i de vräkande sjöarna . Förfrusna och halvdöda av kallsupar och utmattning halades de 3 överlevande upp av lotsbåten,sist av dem Fc fänrik Lantz som flöt på en livboj. Korpral Eriksson,som hållit sig uppe på en potatislår, hade frusit fast med händerna vid låren och måste hugga tag i den utkastade linan med tänderna. Den 3dje som var vid liv var UO av 2a graden Dahlquist. Lotsarna fick även upp furir Fredrik Förberg osm var livlös. Under färden mot land försökte lotsarna förgäves få liv i Förberg och sökte genon massage värma upp de 3 andra. Båten låg i 45 minuter kvar och sökte på platsen innan den satte kurs på Oxelösund. Vid fyren Beten mötte Hjvb Tingvalla som kl 17.52 avgått från Oxelösund

HJVB 232 ISBJÖRN 24.3.44

och de 4 från Isbjörn överfördes till henne. Tingvalla satte högsta fart mot Gamla Oxelösund där larmad ambulans med läkare väntade.Trots injektioner och behandling med pulmotor gick det inte att rädda Förbergs liv. De andra 3 var då utom all fara och fördes i ambulans till Nyköpings lasarett där de inlades för behandling. Korpral Eriksson berättade att hans bästa vän hade sjungit en visa de båda tyckte mycket om när de kämpade i vattnet och det var det sista livstecknet från honom. - Ubåtsbärgningsfartyget Belos sökte 5.6- 1.7.44 förgäves lokalisera Isbjörns vrak.Man fick däremot kontakt med vraket efter Sveaångaren Skagul.

Besättningen

Fartygschef Fänrik 2 BK 152-233-25 Lantz
+ Furir Fredrik Förberg, Kalmar ,42 år
+ Vpl furir Elby Ragnar Eriksson, Enbo, 25 år,
+ Vpl furir Henrik Hollén, Spillersboda, 30 år
+ Maskinist Frans Oscar Eriksson, Norrköping, 62 år den 7.3.44,som tjänstgjort på Isbjörn sedan 1936.
UO 2a graden 2 BK 30-217-23 Dahlqvist,sommedföljde som passagerare.
Vpl korpral 2 BK 17-241-39 Walter Eriksson
+ Vpl Anders Birger Rydberg,Norrköping, 24 år
+ Vpl Börje Robert Rosén, Stockholm, 22 år
+ Vpl Erland Lindkvist ,Älgbohed, 22 år

===============

Natten till den 25.3 mojnade vinden och lör 25.3 var det stilla och lugnt vid Hävringe. Isbjörn var inte rank, särskilt inte med 13 ton kol i boxarna. Vid de förhör som på CMDO:s order hölls med de räddade,lotsarna och personal vid Hävringe Sjöfartskontroll och som avslutades sön 26.3 framkom det att att då Isbjörn kommit utanför Grässkären sattes inte kursen direkt på Hävringe,detta för att inte få den NNO vinden tvärs utan mera på BB bog. På grund av den kraftiga vinden hade bogserbåten något slagsida åt STB och slagsidan tillltog hastigt då sjöarna började bryta in över däck och vattnet inte kunde rinna undan fort nog.
I samma vatten förliste i aug 1956 bogserångaren Ribershus och i april 1957 motortankfartyget Lindesnäs.

Ej uppföljt på Krigsarkivet.

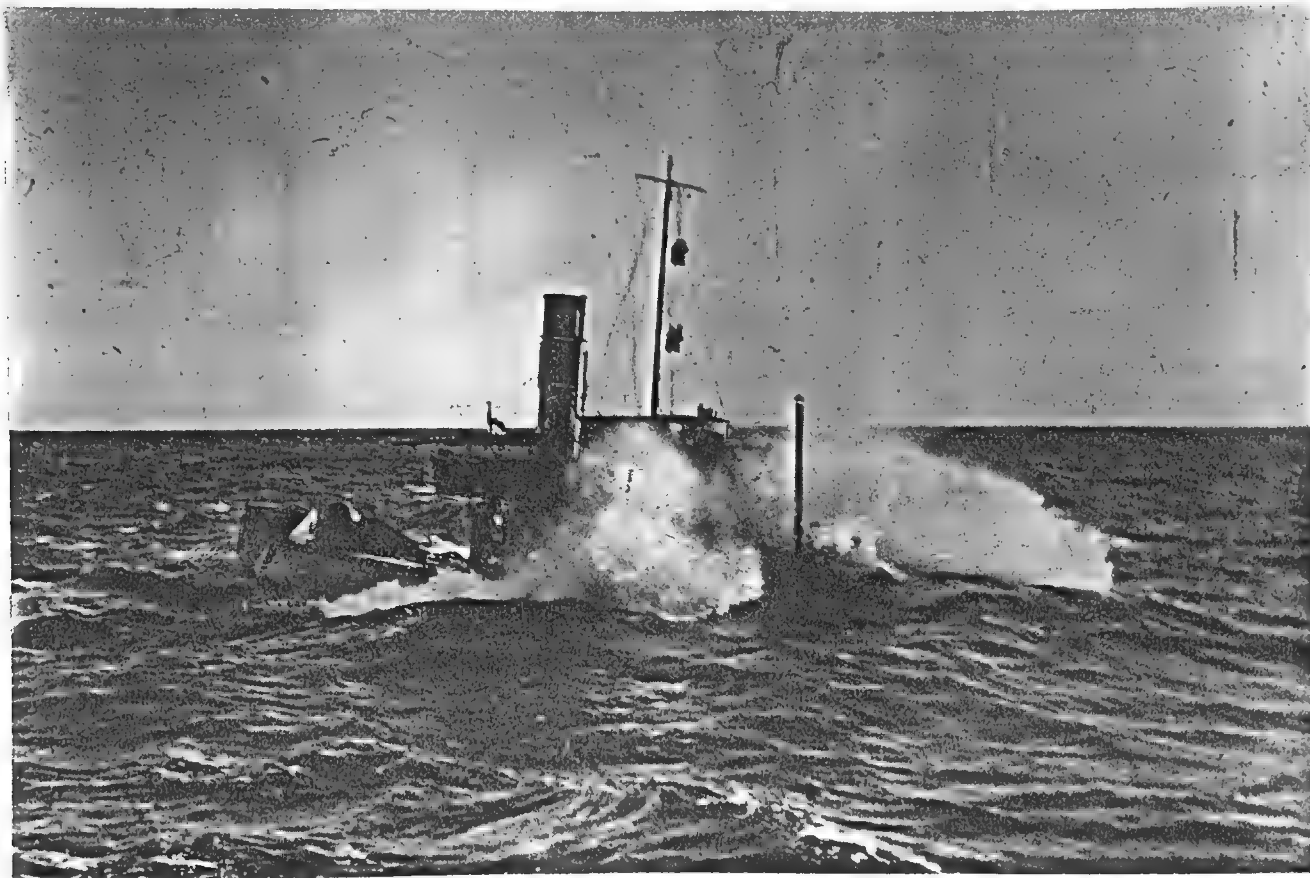
HJVB Robertsvik kantrade 26.3.44

Under bunkring vid kaj på Hårsfjärden sön 26.3.44 skulle HJV Robertsvik på 55 brton , en oregistrerad bogserångare med 200 ihkr maskin som Marinen hyrt in från kapten Johan Omberg i Luleå, med STB kolbox fylld gå ut från kajen för att lägga till igen med BB-sidan för fortsatt bunkring. Giren hann dock bara påbörjas när ångaren krängde över åt STB med brädgånegn under vatten.

Egna noteringar

HJVB 232 ISBJÖRN 24.3.44

Vatten forsade genom kappdörr och ventiler ner i maskin- och eldrum och inom 2 minuter lade Robertsviköver helt på STB-sidan med skorstenen i vattnet,slog runt med kölem upp och sjönk med aktern före på 10 meters djup 2 man på däck hann hoppa över till en pråm medan 5 andra kom i vattnet. Alla 7 förlorade sin urustning och persoliga ägodelar. Robertsvik bärgades av Marinen ,renoverades och var åter i tjänst i sept. 1944.



Hjvb 232 Isbjörn.

N.Holm:"Vakt till sjöss"(1946)

Korpral Walter Eriksson berättar

Vår huvudsakliga uppgift med Isbjörn var att stödja Sjöfartskontrollen vid Hävringe. Då dess personal i sin snabba motorbåt gick ut för att visitera fartyg höll vi oss i närheten.Vi hade en liten kanon på fördäck och vi visste hur den skulle användas. Vi hade order att med alla medel kräva respekt för kontrollpersonalens arbete. Vi stack ut från Oxelösund strax xmmx efter kl 16 den 24.3 innan det blev för mörkt och satte kurs på Hävringe. Sjön var inte så svår men vädret var byigt.Jag stod till rors och katastrofen utspelades på några få minuter strax utanför Grässkären på en plats som just för sina fullkomligt oberäkneliga kastvindar är fruktad av de mest sjövana fiskare. Det kom en våldsam kastby och pressades ner STB-sidan mot sjön.Förgäves försökte jag på chefens order att få stäven upp mot vinden. Från lovart kom sjöarna vräkande och bidrog till att öka kräng-

HJVB 232 ISBJÖRN 24.3.44

ningen.Jag stod inne i styrhytten i det sista och försökte med all makt få båten åtminstone något upp mot vinden för att lätta trycket på BB-sidan, men efter några minuter ropade chefen till mig:" Nu är det bäst Eriksson går ut och tar på livbältet." Chefen och jag började från en lår på bryggan langa ut livbälten till folket som bister och lugnt samlats på BB-sidan.Efter hand som livbältena tagits på hoppade man efter man utombords i det iskalla vattnet. Till sist var bara chefen och jag kvar på bryggan. Chefen knopade mitt livbälte och ungefär samtidigt åkte vi rutschkana nedför fartygssidan ut i vattnet. Ett stycke från båten såg jag hur skorstenen låg utmed vattenytan,så vände fartyget kölen i vädret och sjönk med aktern före. Chefen var behärskad och lugn hela tiden.Jag kommer inte riktigt ihåg hur jag regareade under den närmaste halvtimmens kamp för livet,men jag vet att jag fattade beslutet att kämpa in i det sista. Vågorna slog över mig oupphörligt menjag lärde mig snabbt att i rätt tid andas in djupt för att sedan hålla andan när en brottsjö gick över mig. Och jag var beredd att få hålla på med det en lång tid i väntan på en räddning som kanske aldrig skulle komma. Det var eviga minuter, Vår skara decimerades allt efter som tiden gick.Till en början låg vi rätt nära varandra men drev sedan isär. Värst var det med känseln i händerna.Jag trampade vatten,som inte var det lättaste med träskostövlar på fötterna,men jag kunde inte få dem av mig. Genom att trampa höll jag blodcirkulationen någotssånär igång men tappade snart all känsel. Bilden av min avhållne vän har särskilt etsat sig in i mitt minne.Han tog allting lätt, var glad och optimistisk,hade en gudabenådad humor. Han var också en mycket god sångare. Jag hörde honom sjunga en av de visor vi uppskattat så mycket,Jag ropade till honom och fick ett otydligt svar, sedan började han sjunga igen tills han försvann bortom en våg och sången tystnade. Jag kände att jag inte skulle orka mycket längre till. Jag svalde oupphörligt kallsupar och blev allt mer utmattad. Jag tänkte på min mor, hur ledsen hon skulle bli. Så fick jag tag på en potatislår och klamrade mig fast vid den,men kände att jag inte skulle orka länge till. Då hördes någon ropa:"Jag ser masten på en båt!" Ord kan inte beskriva vilken glädje som genomströmmade mig . Jag fick från outgrundligt håll nya krafter,men seden minns jag inte mer vad som hände. Jag mäkte som i en dröm att jag greps av starka armar och sedan minns jag inget förrän jag vaknade i en stuga i Oxelösund. Efteråt fick jag veta att chefen ropat till lotsbåten:" Tagrabbarna först!, Jag fördes i bil till Nyköpings lasarett där jagfick ligga i 3 dygn,sedan kunde jag fara till Stockholm där jag utrustades med nya kläder och sedan fick jag ledigt en månad för vila och återhämtning.Jagfår sluta med ett djupt känt tack till alla som bringade mig och de andra överlevaden hjälp och sänder en hälsning till de kamrater som blev kvar därute."

HJVB 232 ISBJÖRN 24.3.44

Historik

Hjälpvedettbåt (bogserångare) på 55 brton byggd 1894 i Torskog av stål L.17,7 B. 4,9 Tillhörig Svenska Marinen. Förhyrd från den 5.9.39 av marinen från red AB Norden (K.G.Ekfeldt) i Norrköping som förvärvade Isbjörn 1921 då Norrköpings Red AB gick upp i Norden.Isbjönr förvärvades 1896 till Norrköping från kapten Charles Fritjof Larsson i Göteborg för vars räkning hon byggts 1894. Isbjörn var med andra ord hamnbogserare i Norrköping från 1896 till hösten 1939 och skötte 1896-1903 ,innan ss Isbrytaren levererades från Kockums, all isbrytning till och från Norrköping. Hennes 175 hkr maskin utbyttes 1937 mot en ax på 235 ihkr somjämte panna överflyttades till Isbjörn från skärgårdsångaren Östahammar II(Ex Björneborg) på 167 brton byggd 1876 vid Bergsunds Mek.verkstad i Sthlm av järn som Vaxholmsbolaget i juli 1936 sålt till red AB Norden. Östhammar II bogserades ner till Norrköping för ombyggnad till pråmfartyg och hennes maskin och panna övertogs av Isbjörn. I okt 1913 föll en man överbord och drunknade då Isbjörn med fyra pråmar på släp skulle ankra för stirm vid Älvsnabben. Då Isbjörn tretton-dagen 1930 bogserade in ss Carslholm till kaj i Norrköping sögs hon in under Carlsholms valv,träffades av propellern och sjönk på 2,7 meters djup sedan hon förts in på grundare vatten. - Då Marinen övertog Isbjörn fick hon en liten kanon på fördäck.Direktör Ekfeldt i Red AB Norden ansåg att Isbjörn var en av de bästa bogserångarna på östkusten, stark och händig.

AROS 25.3.44

STRANDAD OCH VRAK I NNO SNÖSTORM VID DANZIG-NEUFAHWASSER'S WESTERPLATTE.

Rapport

Avgick Västervik sön 19.3.44 kl 09.30 destinerad till Königsberg med rumsåast av c:a 160 kbm massaved och på däck till 2 meters höjd c:a 140 kbm av samma bed. Däckslaten var inte surrad men stöttor voro placerade tätt intill varandra runt hlea däcket. Djupg F 10'-A.10'8" 4 ombv.
Strandat kl 03 lör 25.3 vid inloppet till Neufahwasser i NNO storm med svår snötjocka och hög brytande sjö. Alle man var på däck.Utkik på kajuttaket.Fartyget hade blivit svårt läck samt mistat rodret. Totalt vrak.
Hade passerat angöringsbojen till Neufahrwasser kl 23.30 ffe 24.3 .Drev därifrån redlös c:a 1' ostvart och grundstötte med c:a 1 knops fart.
Kompassjustering ej verkställts under min tid som befh. Skeppspappren förlorade. Sjökortet senast rättat 1943. Danzig 27.3.44

Richard Jonsson
Befh

Besättning.

Befh Knut Richard Manfred Jonsson, Stora Torget 1, Oscarshamn, 3.9.93
Bästeman Bror Bernhard Anderberg, Kalmar, 20.8.13 i Glemminge (23.3.44)
Jungamn Arne Birger Valentin Karlsson,Pataholm, 16.8.25 Njutemåla (2.3.44)
Kock Gösta Ingvar Lennquist, Kalmar, 17.12.26 i Kalmar (2.3.44)

Reseberättelse för ms Aros Västervik-Königsberg

Sön 19.3.44 kl 09.30 avgick Västervik med rums-& däckslast av 300 Kbmeter massaved.

Mån 20.3 Anlänt Kalmar 04.30 förmönstring av bästeman

Tors 23.3 kl 09 avgått Kalmar för enbart segel i jämn NW vind.

Fre 24.3 kl 11 siktat Rixhöft i SSO, distans 3'. Enär vinden friskat beslöts att gå till ankars vid Hela.Under vägen dit och väl ditkomna hade vinden mojnat,varför kursen ånyo sattes på Königsberg.Vind måttlig NNO. Läns skepp kl 17. Kl 18.15 efter c:a 1½ timmes segling från Hela med kurs OtN,ökade vinden i gast till orkanartad storm med hårda snöbyar, varför gaffelfockoch storsegel firades. Fartyget lades nu åter med kurs mot Hela fyr med enbart hissat förstäng.Strax efter kl 22 förmärktes vatten i masinrummet varför maskin ej kunde brukas. Hela fyr pejlats i NNO och det beslöts nu att komma in till Neufahrwasser.När fartyget fick vinden in från aktern spolade svåra brottsjöar in akterifrån och däckslasten började spolas överbord. Kl 23.30 var Neufahrwassers angöringsboj nära om STB. Strax därefter meddelade bästeman,som stod till rors,att rodret troligen var borta vilket besannades enär fartyget lade sig tvärs vind och sjö.Däckslasten spolades ständigt överbord och att försöka komma föröver och kasta ankaren i botten var otänkbart,eftersom vi nu hade

AROS 25.3.44

måst ta vår tillflykt på kajuttaket för att ej bli spolade överbord. Ungefär kl 03 lör 25.3 strandade fartyget i bränningarna c:a 1' öster om Neufahrwasser. Vid 08-tiden hade räddningsmanskap anlänt till platsen med raketapparat och lina och besättningen blev efterhand ilandförd och togs omhand av manskapet vid ett lutftskyddsställe. Danzig 26.3.44 Befh

Sjöförklaring 28.3.44 på Konsulatet i Danzig, Stadtgraben 6 Kl 15. Konsul K.Lundberg.

Sakkunniga: Befh på ss Orion, Erik Sjöberg & befh på ss Brage, Anders M.Olsson

Befh Jonsson: Övertagit Aros ,som även tillhörde honom, i nov 1943.Alla handlingar förlorats. Kan ej uppgiva lastemottagarens namn. -Aros avgick från Västervik på morgonen den 19.3 med massavedslast. Angjort Kalmar 20-23.3 för mönstring av bästeman. Fartyget var väl bemannat och i fullt sjövärdigt skick. Jämn NW vind rådde. Den 24.3 siktades kl 11 Rixhöft i SSO ,distans 3'. Vinden hade ökat varför befh beslutade gå till ankars under Hela.(Berättat samma som i sin reseberättelse sid 1) I dagningen 25.3 räddades de 4 ombv med räddningslina. Aros låg då 20-25 meter från land och slogs sönder på den mycket steniga strandningsplatsen. Militär tog hand om de räddade på bästa sätt,bäddade ner dem på sitt logement,gav dem torra kläder,varm mat och dryck.Sedan de vilat ut ett dygn fördes de till Danzig och inkvarterades i svenska sjömanskyrkan där.Alla var oskadade. På särskilda frågor upplyste befh att så snart det vid 22-tiden den 24.3 hade konstaterats att fartyget sprungit läck hade befh låtit tända tjärbloss som brunnit ett par timmars tid dock utan att fartyget observerats från land. I avsikt att rädda skeppspappren hade befh vadat in i den halvt vattenfyllda kajutan fram till kojen men inte kunnat hitta portföljen. Alla ägodelar gått förlorade. Aros hade efter avgången från Kalmar inte använt motorn för att spara på den hårt ransonerade oljan , utan framförts för segel. Varje morgon och kväll hade fartyget länsats med handpumpen.Dessutom hade syn skett vid varje vakt. Aros hade varit så gott som tät.

Bästeman Anderberg: Stått till rors vid inseglingen till Neufahwasser. De akterifrån kommande brottsjöarna hade först slitit bort livbåten och kort därpå började roderratten gå runt varför man förstått att rodret slagits bort.Aros hade då omedelbart råkat i drift in mot kusten. Bästemanoch de andra ombord hade förlorat alla ägodelar.

Kk Memorial 19.5.44

Orsak: Storm och grov överbrytande sjö vilkan krossade rodret och därigenom orsakade förlisningen. ex officio

Bo.Bergström

=================

AROS 25.3.44

Skrivelse från Deutsche Gesellschaft zur Rettung von Schiffsbrückiger till sv. konsulatet i Danzig 30.3.44.

An das Schwedische Konsulat.
Danzig

Die Bezirksverwaltung Beehrt sich, dem Konsulat eine schilderung über die Bergung der Mannschaft des am 25.3.44 getrandeten Schwedischen Motorschoners Aros zu geben. Der Schoner war mit einer Ladung Papierholz nach Königsberg bestimmt. Der in der Nacht herrschende Orkanartige Sturm hatte den Kapitän jedenfalls veranlasst,Neufahrwasser als Nothafen anzulaufen. Kurz vor der einfahrt war ihm das Ruder gebrochen und das Heck stark beschädigt worden. Das Schiff ist dadurch manövrierungsunfähig geworden und durch die leckstelle am Heck voll Wasser gelaufen.Es ist dann auf der Westerplatte gestrandet und gerade an der schlechtesten Stelle des Trandes, nähmlich an der früheren Grenze zwischen der Westerplatte und dem Danziger Gebiet. Dort Führt vom Strand eine Steinbuhne in die See. Der Strand ist zum schutz gegen die See mit grossen Felsblöcken versehen und das Gebiet mit Stacheldrahthindernissen gesperret gewesen. Das Schiff ist gegen die Steinbuhne getrieben und dort noch weiter beschädigt worden. Die Strandung ist zuerst wahrgenommen worden von einer in der nähe liegenden Flak-abteilung und diese hat das Lotsenamt benachrichtigt. Von dieser wurde wieder in der nähe liegende Wasserschutzpolizei in kenntniss gesetzt. Die Schutzpolisei ist im besitz eines kleinen Raketenapparate.Man hat das Geschirr herangeholt und eine verbindung mit dem Schiff herzustellen versucht. Gleichzeitig wurde vom Lotsenamt der Vormann der Rettungsstation, der Lotse Wilhelm Hildner, benachrichtigt,ebenso Bezirksvorsteher Hermann Mailtzke. Die verbindung mit dem Schiff konnte mit der kleinen Gerät herangestellt werden, weil die entfernung nur etwa 40 meter betrug. Unter leitung des Lotsen Hildner wurde dann die anlandbringung der 4 Besatzungsmitglieder durchgeführt. Dies gelang ohne verletzungen. Der Hauptmann der Wasserschutzpolisei hat in einem Bericht erklärt,dass der Lotse Hildner durch umsichtige, Tatkräftigen und Teknisch richtigen einsatz ganz besonders zur bergung der Mannschaften beigetragen hat, Die Mannschaften sind vom dem Flak-kommando zunächst aufgenommen und verpflegt worden. Der Lotse Hildner hat den Schwedischen Seemannspastor von der einsweiligen Unterbringung der Mannschaften unterrichtet. Die Bergung hat gerade zur rechten Zeit stattgefunden,denn kurz nachdem ist das Schiff auseinandergebrochen und die Masten sind überbord gegangen. Die Verbindung mit dem Land durch das Raketengerät wäre dann wesentlich erschwert,wenn nicht gar unmöglich geworden. Das Rettungsboot wäre in dem fall aber eingesetzt und auch wahrscheinlich auch erfolgreich gewesen. Das eingestezte Tauwerk der Wasserschutzpolizei ist bei der Bergung verloren gegangen. Forts

AROS 25.3.44

Ich gebe meiner besonderen Freude ausdruck,dass es gelungen ist, die 4 Mann zu retten.

Hochachtungsvoll
Herm. Malitzke
Bezirksvorsteher

Konsul Lundberg,Danzig skrev 3.4.44 till KK

att " utan hjälp skulkke besättningen på Aros näppeligen ha kunnat rädda sig iland.Jag har skriftligen farmfört till polisen,militären och livräddningsstationen mitt tack för räddningsarbetet."

Historik Eget

2-mastad motorskonert på 96 brton byggd 1888 i Figeholm av ek och furu. L 23,8 B. 6,8 Ägd och förd av skeppare Knut Rickard Jonsson i Oscarshamn som i december 1943 för 14000 :- kr inköpt Aros från skeppare Nils Herbert Petterson i Böda som i febr 1930 inköpt henne från Västra Näs, Sölveby. 50 hkr motor. 155 ton dw. På ingående till Byxelkroks hamn, 4' från Ölands Norra Udde, med kollast tors 9.11.39 fick Aros motorstopp.Ankaret fälldes men kom i det låga vattenståndet i kläm under fartyget så att skutan så att säga grundstötte och fastnade på sitt eget ankare.Flera bord intrycktes och Aros vattenfylldes snabbt, stående på lerbotten i inloppet.Hon bleb länspumpad lör 11.11 med en motorpump som lånats från barndkåren och förhalades till kajen för lossning och dykartätning. Sliptogs sedan vid Djupviks varv. - Kl 23.30 den 14.12.43 i Oscarshamn antände en överhettad kamin durk och skott i kajutan.Brandkåren släckte sedan durken huggits upp.Det var ingen ombord då branden utbröt men bästeman kom ner till Aros före brandkåren.

Ej krig enligt SKN SKN EIII 295

I mappen på Aros finns endast ett telegram till UD inkommet 27.3.44 från konsulatet i Danzig : " 4 Motoeseglaren Aros av Oscarshamn strandad i storm 25 mars utanfoer Danzig hela besaettningen raeddad fartyget blir vrak alla skeppspapper foerlorade stop Besaettningen hemreser saa snart formaliteterna ordnats."

(Förfaller 31.12.46)

LIGUR 26.3.44

ÖDESDIGER KOLLISION PÅ MÖRKLAGD ANKARPLATS – FÅAB:s MARGARETA I DJUPET.

Rapport

Avgick Oxelösund fe 24.3.44 till Holtenau för order. Rumslast 1627 ton järnmalm. Djupg F 14'4'' – A 16'8'' 18 ombv
Kollision med FÅAB:s ss Margareta kl 04.20 söndag 26.3 vid tyska vaktskeppet Nr K på position N 54 43,2'– 0.12 40'. Vind W 3 Beaufort,mörkt,mulet. God sikt.Ie styrmans vakt.Utkik på backen.Ligur fick avsevärda stäv – och bogskador.Ligurs kurs före kollisionen S 9°W, fart 8½ knop. Margareta, som var lastad, låg till ankars.Inga signaler avgavs. Ligurs sidolanternor var inte avskärmade, däremot topplanternorna avskärmade. Margaretas lanternor avbländade.Ligurs vakth. styrman och utkik antagligen bländats av strålkastare och morselampa från ett tyskt fyrskepp.

Maskindagbok

Sön 26.3 kl 04 framgick fartyget med full fart.En våldsam stöt kändes i maskinrummet kl 04.20. Kl 04.24 sakta fart. 04.30 stopp i maskin. 04.31 sakta fram. 04.50 stopp.05.11 sakta fart. 05.16 stopp. 05.17 sakta back. 05.40 stopp, ankrat. 06.30 lättat ankar.

Trelleborg 27.3.44
A.Gudmundsson befh.

Journalutdrag

Fre 24.3 04 avgått Oxelösund destinerad till Holtenau f. order.
Lör 25.3 11.35 pejlat Utklippan i N 33°W , distans 2'.Klar luft.NW 2.
22.55 Trelleborgs vaktskepp i N 32°W,distans 3/4',vind NW2 Beaufor Mulet men god sikt. Därefter styrt kurser enligt marinens kursanvisningar.
Sön 26.3 kl 04 styrt magn kurs S 17°W ,västlig vind,mulet med enstaka lätta snöbyar.Ändrat kursen till magn S 9°W ,fyrskeppet K i sikte. Kl 04.18 passerat vaktfyrksppet No K i position N 54 43,2'– 012 40' distans 0,5'. Vädret mulet. Dornbusch fyr hade siktats.Sikten var god. Andra ljus än vaktfyrskeppet och två mötande fartygs lanternor syntes ej. Från kl 04 ingen snö. Omedelbart efter passerandet av vaktfyrskeppet rapporterade utkiken på backen "en ångare rätt förut", vars skrov nästan samtidigt observerades av vakthavande styrman på bryggan. Någon omätbar liten tidsenhet efter det att skrovet siktats syntes 2 svagt lysande ankarlanternor.Det andra fartyget syntes vid detta tillfälle endast något 10-tal meter förut, liggande i riktning Ca Syd 45° Ost. Omedelbart då fartyget siktats gavs order tillrorsman "Hårt BB roder"vilken order omedelbart utfördes. BB-gir föreföll vara enda möjligheten att gå klar. Då stopp skulle slås i maskin sammanstötte fartygen hårt.Ligur fick behålla sin fart för att hindra fartygen komm

LIGUR 26.3.44

loss från varandra. Det andra fartyget befanns vara ss Margareta av Helsingfors, vars ankarlanternor voro skarpt avbländade och lyste med endast 2½ cm:s springa, enligt vad Margaretas befäl senare upplyste. Margaretas lanternor voro fotogenljus. Vaktfyskeppets strålkastare och signallampa har antagligen bländat och hindrat upptäckten i tid av det andra fartyget för såväl styrman som utkiken. Vaktfyrskeppet belyste nämligen och morserade såväl Ligur som andra fartyg i omrkingliggande farvatten. Efter kollisionen började ett lätt snöfall. Vid kollisionen var Ligurs sidolanternor av försiktighetsskäl ej avskärmade, endast topplanternorna. På resan var Ligur såsom nu vanligt tvungen att hålla sig i den bojade rännan mellan de olika vaktfartygen enligt order från de tyska militärmyndigheterna. Omedelbart efter kollisionen pejlades alla tankar och slag och samtliga befunnos täta utom förpiken som runnit full med vatten. Av Margaretas besättning, 24 man och 8 tyska marinsoldater (betjäning av fartygets luftvärnspjäser), togs de flesta direkt ombord på Ligur med lejder över backen. Kapten och några man lämnade Margareta i en av livbåtarna och togs ombord å ss Ligur. Kl 05.15 kantrade och sjönk ss Margareta. Ligur fällt STB ankare. Efter undersökning av Ligurs skador påbörjat stöttning av kollisionsskottet. Stäv- och bogskadorna befunnits avsevärda. Tyskt vaktfartyg kommit längs sidan och tagit ombord de 8 marinsoldaterna samt erbjudit Ligur hjälp, vilket avböjdes. Beslutat föra fartyget till Trelleborgs redd. 06.30 lyft ankaret och avgått från olycksplatsen med moderat fart. Endast förpiken läck. Kl 14.35 förtöjt vid anvisad kaj i Trelleborg. De skeppsbrutna lämnat fartyget. Fortsatta länsningsförsök av förpiken utan resultat. Övriga tankar och rännstenar täta.

Trelleborg 27.3.44

Gudmundsson
Befh.

Crew list

Befh Anders Sigurd Gudmundsson, Älvgatan 16, Hälsingborg, 15.11.02 (7 år ombo
Ie styrman Karl Herman Johansson, Pataholm, 28.1.84 (Ie styrman på Ligur 22
2e styrman Axel Rudolf Götherström, Kalmar, 29.1.89 (9.4.43)-(15.11.12)
Chiefen Josef Persson, Höllviken, 21.2.03 (5 år ombord)
Maskinist Otto Johan Gynther, Hälsingborg, 22.3.85
Stuert Gustav Ivan Törner, Hälsingborg, 14.10.02
Kock Holger Sigvard Gustavsson, Stockholm, 3.9.07
Matros Henrik Theodor Ekstrand, Fägre, 29.4.96
Matros Ernst Östen Palmkvist, Hälsingborg, 12.9.11
Matros Per Reinhold Olsson, Märserum, 20.2.17 (25.2.44)

forts

LIGUR 26.3.44

Forts crew list

Lättmatros Erik Sixten Karlsson, Oscars församling, 4.4.18
Jungman Henry Einar Ekman, Hälsingborg, 18.9.26
Jungman Hans Erik Jansson, Stockholm, 12.12.25 (6 mån. ombord)
Smörjare Herbert Royal Vibeke, Västra Karup, 27.8.07
Eldare Sven Tage Svensson, Karlshamn, 23.11.16
Eldare Orland Rudolf Dahlberg, Sthlm, 1.3.93
Eldare Egon Gillis Bergkvist, Ingatorp, 23.7.11
Lämpare Gösta Jonas Edström, Sthlm, 29.5.02

Sjöförklaring i Malmö 1.4.44

Sakkunniga hamnkapten G.Winberg & sjökapten Charles A.Edgren
Advokat Ove Wickman för FÅAB ,Helsingfors.
-"- Herman Övden för SKN.
-"- Jur.kand Adolf Montan,Gtbg, för SÅAF : gtbg

Befh Gudmundsson: Lasten utgjorts av 1723ton järnmalm. Ligur hade ångtyfon Befh lämnat bryggan kl 01.55 till 2e styrman, varefter han lämnat bryggan, gått till sin hytt, tagit av sig kängorna, lagt sig i kojen och insomnat Väckts 0420 av en häftig törn och rusat upp på bryggan utan att ge sig tid att ta på sig kängorna. Uppkommen på bryggan funnit sitt fartyg med stäven inträngd i Margaretas maskinrum på BB sida. Omedelbart beordrat Ie styrman att låta maskin gå full fart framåt. Nermörkt och mulet men sikten god. Befh, då han kom upp på bryggan, kunnat seskenet från vaktfartyg nr 22 till vilket avståndet varit c:a 12 sjömil. Först en stund efter det han kommit upp på brygganlagt märke till Margaretas ankarlanternor, den ena hängt akteröver, den andra föröver. Avskärmade fotogenlanternor, mycket svå att upptäcka. Några andra lanternor hade inte Margareta fört. Ligur fört topp- och sidolanternor med el.ljus. Sidolanternorna inte varit avskärmade topplanternorna avskärmade till en 4½ cm bred ljusspringa. Cirka 10 minut efter kollisionen börjat snöa. Att döma av kollsionens häftighet måste Lig stäv ha trängt långt in i Margaretas maskinrum men befh inte iakttagit skadorna på Margareta. Kl 05.11 backade Ligur loss från Margareta och 4 minuter senare kantrade Margareta och sjönk. De tyska marinsoldaterna finns på alla finska fartyg som bemannigg till luftvärnspjäserna mot flyg angrepp. Ie styrman på ligur hade kl 04 avlöst 2e styrman på bryggan . Utkik fanns på backen. Överiga vakten bestod av rorsman och en extra man midskepps. Befh på särskilda frågor svarat: Margareta hade inte legat vinkelrätt p.g av stark ostlig ström (1- 1½ knop). Den av Ie styrman beordrade BB-giren varit den enda riktiga manövern. Enligt de tyska föreskrifterna skulle fartyg gå sånära bojar och vaktskepp som möjligt, dock

LIGUR 26.3.44

inte närmare än 50 meter, och alltid ha bojar och vaktskepp på BB sida. Ankring skulle ske inom ett avstånd av 1000 meter från vaktfartyg. Margareta hade ankrat c:a 800 meter från vaktfartyg nr K. Enligt uppgift av Margaretas befh hade denne av sitt rederi beordrats att ligga till ankars nattetid, i dessa farvatten. Ligurs befh noggrant följt de kursanvisningar han fått i Oxelösund.

Jur.kand Montan: Det stode ett rederi fritt att låta sina fartygvara igång även nattetid i dessa vatten. En del rederier plägade av försiktighetsskäl låta sina fartyg ligga för ankar nattetid. I regel redaren som stode självrisk.

Befh på föranledande av Montan: Befh kände ej till de tyska bestämmelserna rörande avskärmning av lanternor. Emellertidbrukade vid avskärmning i tyska farvatten lanternorna avskärmas till en 4½ cm bred ljusspringa. Margaretas befh efter kollisionen upplyst att Margaretas lanternor varit avskärmade till en 2½ cm bred ljusspringa. Ligurs befh ej tidigare hört talas om en så stor avskärmning. Margaretas befh upplyst att han tidigare bötfällts vid färd i Kielkanalen för att han inte haft sina lanternor tillräckligt avskärmade. Ligurs befh kunde ej uttala sig om i vad mnå de tyska marinsoldaterna på Margareta inverkat på avskärmningen av Margaretas lanternor, men han visste av egen erfarenhet att tysk militär krävde effektiv avskärmning.

Ie styrman Johansson: Avlöst 2e styrman Götherström på bryggan kl 04, och samtidigt hade rorsman avlösts. Det var mörkt och mulet men god sikt. Utkiken stod på backen, en man stått stand by midskepps. Hade kunnat se skenet från Dornbuschs fyr och vaktskepp nr 22. Ligur gått med full fart vid vaktbytet. Ie styrman strax därefter ändrat kursen något för att kommanärmare vaktskepp nr K. Strax innan Ligur kommit tvärs detta vaktskepp mött 2 nordgående fartyg med avskärmade lanternor, som synts svagt men iakttagits före mötet, soå ägde rum c:a ½ ' från vaktskepp nr K. Ungefär samtidigt med mötet anropade vaktskepp K. Ligur med morselampa och begärde att få veta fartygets namn. Anropet hade skett på så sätt att vaktskeppet riktat strålkastarljus på Ligur och strålkastaren var riktad mot Ligur ända till dess Ie styrman börjat morsesignalera Ligurs namnHan kunde morse morsesignalerna, men var inte någon särskilt driven signalist och under det han morserade hade han haft sin huvudsakliga uppmärksamhet riktad på signaleringsapparaten dock utan att helt släppa uppmärksamheten på fartyget medan han signalerade. Någon större bländning hade inte strålkastarljuset förorsakat honom. Efter det han morserat fartygets namn hade vaktskeppet låtit sitt strålkastarljus 2 gånger svepa övervattnet akter om Ligur. Ligurs brygga hade därvid inte belysts av strålkastarljuset. Då L igur befunnit

LIGUR 26.3.44

sig tvärs vaktskeppet hade detta ånyo riktat sitt strålkastarljus på Lig ,c:a 3 minuter efter det Ie styrman slutat morsera Ligurs namn.Ungefär s tidigt hade utkiken på backen ropat " Ångare förut!". och i samma ögonbli hade Ie styrman skymtat Margaretas skrov c:a 10 meter föröver och omedel därefter Margaretas lanternor, 2 st, av vilka den ena hängt på förstaget och den andra på flaggstången akteröver. De hade lyst myclet svagt och varit svåra att upptäcka mot himlen.Magareta låg snett över Ligurs kursl Vid åsynen av Margareta gav Ie styrman order om " Hårt BB roder." utan a kommendera någon maskinmanöver.På grund av det korta avståndet mellan fa en hade inte kollisionen kunnat undvikas med någon som helst manöver.En STB gir skulle således endast ha medfört att kollisionen inträffat tidig än som nu skedde. Ligurs stäv träffade Margareta midskepps BB och enli Ie styrmansuppfattning trängde den in åtminstone 5' i Margaretas sida,va efter fartygen suttit fast i varandra. Strax efter kollisionen kom befh upprusande på bryggan i strumplästen och övertog kommandot. Ligur behåll full fart c:a 4 minuter och sedan minskat till sakta fart för att hålla kvar och täppa till hålet i Margaretas bordläggning. En snöby kommit c:a 30 minuter efter kollisionen. Ie styrman på frågor svarat: Därest inte hans uppmärksamhet blivit störd av vaktfartygets strålkastarljus hade ha måhända kunnat upptäcka Margaretas lanternor så tidigt att kollision h kunnat undvikas. Margaretas skrov varit svartmålat. Ligurs lanternor in varit avskärmade av frösiktighetsskäl, ehuru detta varit föreskrivet av de tyska marinmyndigheterna.

2e styrman Götherström: Vakt på bryggan kl 01-04.Innan han lämnat brygc hade Ie styrman ändrat kursen något i avsikt att komma närmare vaktsk K. Gått ner i sin hytt och lagt sig att sova. Då han lämnade bryggar hade det varit " redigt siktbart." Tidigare under vakten kommit några kortvariga,lätta snöbyar. Vaknat av en häftig stöt. Genast sett på klockan som visat 04.20. Därefter rusat upp på däck. Det var mörkt oc mulet, sikten klar. Inte iakttagit Margareta förrän han kommit fram t Backen. Inte sett några andra ljus på Margareta än en mycket svagt ly ande ankarlanterna.Efter kollissionen ägnat sig åt räddningsarbetet. E kraftig snöby kommit c:a 45 minuter efter kollisionen.

ChiefenPersson: Tait vakten i maskin kl 04.Då han gått direkt från hytt till maskin hade han intelagt märke till sikten. Efter kollisionen ir gått upp på däck förrän Ligur kastat ankar 05.40

Matros Olsson: Tagit över rodret kl 04. Mulet. God sikt. På Ie styrmans order ändrat kursen något och sedan hållit den oförändrad till stra› före kollisionen.Vaktskeppet K anropat Ligur c:a 7-8 minuter före kollsionen genom att rikta sin strålkastare mot Ligurs brygga. Ie

LIGUR 26.3.44

man svarat med morselampan vilken signalering tagit 3-4 minuter i anspråk. Olsson hela tiden sett på kompassen ochinte generats av strålkastarljuset. Sedan strålkastaren upphört attbelysa Ligur, hade Olsson, som varit fullt upptagen med att hålla kursen, inte lagt märke till något strålkastarljus förrän efter kollisionen.Då utkiken strax före kollisionen ropat " fartyg förut" , hade Olsson sett förut meninte kunnat upptäcka något fartyg i mörkret. Ie styrman omedelbart efter detta rop kommenderat " Hårt BB ror!" .Olssonn därefter varit fullt upptagen med att vända ratten och inte haft tid att ägna sin uppmärksamhet åt annat. Ligur hade fortsatt med oförändrad fart.Befh kommit upp efter kollisionen , och då beordrat Olsson att pejla tankarna. En snöby kommit efterkollisionen men kan ej säga hur lång tid efter.

Jungman Jansson: Kl 04 tagit vakt som utkik på backen. Mörkt men ej mulet, god sikt. Inte observerat något nordgående fartyg. 5-10 minuter före kollisionen hade vaktskepp Nr K belyst Ligur med sin strålkastare och Ligur svarat med morsesignaler från bryggan. Hur länge morseringen pågått kan kan inte säga. En stund efter signaleringens slut hade vaktfartygets strålkastare ånyo belyst Ligur och eftersom Jansson då sett mot vaktfartyget hade han blivit bländad. Kan inte säga hur länge bländningen varat. Strax efter det strålkastaren belyst Ligur för andra gången hade Jansson fått se Margaretas skrov föröver,därefter akt lanternan och ett ögonblick senare lanternan i förstaget på backen. Tydligt synts attlanternorna varit avskärmade fotogenlanternor. Genast ropat " Fartyg förut!" Inte haft något intryck av att Ligur omedelbart före kollisionen börjat gira BB hän. En snöby kommit strax efter kollisionen. 2e styrman genast efter kollisionen satt igång att leda räddningsarbetet.

KK memorial 26.5.44

Orsak: Till största delen rådande krigsförhållanden, vilka tvingade fartyget att framgå inom ett visst begränsat minsvept farledsområde, som visserligen var utmärkt med lysbojaroch fyrskepp, men också så trångt att det lämnade litet rum för undanmanövrer på sådana platser där ankarliggande fartyg voro tillåtna att uppehålla sig. Lägges därtill att dessa ankarliggare av tyska myndigheter voro beordrade att använda sig av starkt avskärmade ankarlanternor,skall man finna, att såväl bryggbefäl som utkik i ringa grad kunna lastas för een inträffade sammanstötningen.Vakthavande styrmannen borde dock,då han i viss mån kände sig bländad av aktfartygets strålkastare, ha saktat ner Ligur fart unde förbipasserandet och signaleringen. När han dessutom måste h

LIGUR 26.3.44

varit medveten om att fartygetpasserade en tillåten ankarplats,borde han ha lagt kurslinjen betydligt närmare vaktfartyget än som nu blev fallet.

Ex officio
Bo Bergstörm

Ärendet synes kunna bero vid att Ie styrmannen får del av memorialet.

Stockholm 3.6.44

Sjöåklagare Berglund

SKNEIII 295 100% krig enligt PM den 9.5.44

SKNEIII vol 295

MARGARETAS sjöförklaring i Helsingfors 5.4.44

Journalutdrag

Efter att i Kotka ha intagit full last av 1773 ton tidningspapper och papper i balar, destinerad till Bremen, avgick Margareta från Kotka kl 15.30 den 19.3.44 (söndag) och anlände tisdag 21.3 kl 12.30 till Skatudden i Helsingfors där MES-anläggningen kontrollerades och kompasserna justerades. - Kl 19.30 ons 22.3 avgick Margareta från Helsingfors. - Lördag 25.3 kl 22.40 ankrade fartyget på grund av mörker av försiktighetsskäl utanför Darsserort vid fyrskeppets position N. 54 43,2'- O.12 40'. Vid tillfället rådde klar sikt så attäven fyrarna iland kunde klart urskiljas.Fartyget låg till ankars c:a 800-900 meter väster om fyrskeppet inom området för uppgiven ankarplats. Enligt gällande instruktioner bör fartyg som passerar bojar och fyrskepp hålla sig mellan 50- 200 meter från dessa. Omedelbart efter det BB -ankaret hade fällts,uppsattes ankarlanternor försedda med oljelampa, den förliga på förstaget,den aktre på akterstaget på föreskriven höjd. Lanternorna voro avskärmade enligt gällande föreskrifter med c:a 2 cm ljusspringa. - Omkring kl 05.25 sön 26.3 blev ss Margareta påränd midskepps BB vid akterkant av maskinrummet av ett norrifrån kommande fartyg,som senare visade sig vara ss Ligur av Hälsingborg (Red AB Wallen, A.J.Falkland). Vid kollisionen erhöll Margareta ett gapande håli sidan,började genast vattenfyllas och tog slagsida. 2e styrman Lennart Laurent ropade till det främmande fartyget att det skulle hålla stäven hårt mot läckan.Av den våldsamma skrällen kom hela manskapet på däck. STB livbåt klargjordes. Från ss Ligur utsattes en stege ner på Margaretas däck och en del avmanskapet klättrade på denna ombord på Ligur, medan de övriga tog sig ner i livbåten. Dessförinnan såg befh och 2e styrman till att alla fanns i behåll och blev räddade. Vid kollisionstillfället hade 2e styrman Laurent vakten, som i övrigt bstod av båtsman Armas Johansson, lättmatros Heimo Viljander och jungmannen lars Finnholm. Utöver däcksvakten befunno sig 2 av det tyska flakmanskapet

LIGUR 26.3.44

på däck, nämligen signalisten Erwin Samback (No 15916/41 S) påhkommandobryggan och Flakmannen Josef Miloch (No D. 3108/43) vid lv-pjäsen akterut. Kort före sammanstötningen uppgav Flakmannen Miloch plötsligt rop och signalisten Samback slog i klockan på kommandobryggan för att påkalla uppmärksamhet då Ligur närmade sig. Senare uppgav Miloch att han observerat Ligurs lanternor och att han var av den uppfattningen att Ligur skulle passera Margareta. Innan befh som sista man lämnade fartyget medtog han en del av fartygets handlingar, däcksjournalen, kladden, dokumentportföljen och mätbrevet, kasthandlingarna samt en del andra papper. Även manskapet fick n del av sina tillhörigheter räddade. Efter det livbåten lagt ut från sidan konstaterades att ankarlanternorna brunno klart ända till dess att fartyget kantrade, och sjönk kl 06.15. Likaså uppgav den delen av manskapet som längs stegen hade klättrat över till Ligur,samt en del av Ligurs folk, att Margaretas ankarlanternor brunno klart lysande. Efter det manskapet hade kommit ombord på Ligur upptogs Margaretas livbåt och sedan man på Ligur vidtagit nödiga åtgärder beträffamde den uppkomna skadan och efter det att det tyska Flakmanskapet överförts till ett tyskt patrullfartyg,avgick Ligur till Trelleborg som nödhamn. Genom mäklarfirmans, kommanditbolaget Österberg & Co i Trelleborg, försorg, sökte sig befäl och manskap till Finland. Den 29.3 (onsdag) inträffade manskapet i Åbo och fortsatte omgående med tåg till Helsingfors.

Helsingfors 30.3.44
Arvid Flykt
Befh

2e styrman Laurent: Vakthavande på Margareta från kl 04 tillsammans med matros Wiljander.Båtsman befann sig på däck midskepps, jungman Finnholm akterut.Laurent stod på nryggans STB-sida då han hörde den tyske soldatens rop och sprang över till BB-sidan där han såg 2 topp. lanternor från ett fartyg närma sig.Skrovet hade han inte kunnar urskilja i mörkret.Laurent störtade in i sin hytt för att få tag på sin ficklampa att signalera med men då han åter kom ut på däck inträffade kollisionen.Inga andra fartyg hade legat till ankars vid tillfället. Fyrskeppets lanternor syntes liksom fyrarnas lanternor i land.Enligt Laurents uppfattning av gällande regler borde fartyg till ankars ligga 800-900 meter från fyrskeppet eftersom passerande fartyg hade att hålla sig 50-200 meter från fyrskeppet.

Båtsman Johansson: Margaretas båtsman befann sig i skansen för att får hämta några verktyg då han hörde den tyske soldatens ropvarvid han genast rusat ut på däck ochi samma ögonblick kom kollisionsbraket, vid pass en minut efter ropet.

Matros Viljander: Sett Ligurs lanternor vid den tyske soldatens rop och med detsamma hade kollisionen ägt rum.

LIGUR 26.3.44

Maskinchefen Berg: Kommit ut på däck först vid kollisionen och då sett att Margaretas ankarlanternor brunnit klart.

Margaretas crew list

Befh Arvid Flykt, Helsingfors,3.3.99 i Borgå
Ie styrman Veikko Mandelin,Hoplax, 14.4.86 i Wasa
2e styrman Lennart Valdemar Laurent, Hoplax, 21.2.07 Sastmola
Chief Arvid Berg, Helsingfors, 28.5.95 Borgå
2e maskinist Gustav Lindberg,Helsingfors, 17.9.07 Kimito
3e maskinist Jorma Salin, Helsingfors, 18.2.14 Helsingfors
Telegrafist Leo Lövgren, Åbo, 13.2.13 Åbo
Båtsman Armas Johansson, Koivisto, 13.2.07 Perttu
Timmerman Martti Sainio, Pernå,21.7.17 Borgå
Matros Edvin Karlsson,Pargas,6.12.12 Pargas
Lättmatros Heimo Viljander, Lahti, 10.10.26 Orimattila
Lättmatros Reino Hakkarainen, Kerava, 14.5.27 Åbo
Jungman Lars Finnholm,Helsingfors,10.6.27 Helsingfors
Jungman Taisto Hämäläinen, Kotka,13.4.27 Kotka
Donkeyman Armas Paela, Helsingfors, 23.12 15 Björkö
Eldare Armas Leskinen, Jyväskylä,11.12.12 Puumala
Eldare Eino Mäkelä, Sippola, 10.11.19 Hitis
Eldare Otto Vanhanen, Kotka, 6.4.06 Mulolaa
Eldare Ossian Lindén, Hoplax, 20.1.11 Lovisa
Eldare Väinö Manneroos, Kotka, 20.6.05 Hitis
Restauratris Augusta Parro,Helsingfors, 3.7.84 Nurmijärvi
Kokerska Anni Kiesä, Kalvola, 11.4.99 Viborg
Städerska Zaida Tammelainen, Helsingfors, 1.11.89 Elimäki
Mässflicka Anni Jalava, Helsingfors, 8.12.20 Sysmä

Dykarattest för Ligur,Trelleborg 28.3.44

Dykare A.Andersson undersökt stäv och bogar under vattnet i klar sikt och funnit en buckla på ~~xxxxxx~~ STB sida 1½ meter från stäven i kölplåten i spantfack 3 och 4, 100x50 cm, 20 cm djup. Plåten spräckt. Sprickan är 30 cm lång 8 cm bred, en del naglar skräckta.På BB sida en likadan buckla med en mycket fin spricka och skräckta naglar. Skadorna tätats med träkilar och talg samt betongkista invändigt och piken länspumpats på f.m 28 ds. Det öppna hålet i stäven 4′över ytan. Ligur avgått på morgonen 30.3

Besiktningsrapport

Förstäven avbräckt på 2 meters längd från16′-märket och uppåt.Båda bogarna intryckta,större skador om STB än om BB.På STB sida intryckningar från 2a stråket under sheerstråket upp t.o.m backsheerstråket. På BB sida bucklor i Ia stråket under sheer t.o.m. Ia stråket över sheer.Båda ankarklysen

LIGUR 26.3.44

krossade och helt splittrade inne i backen.Flyet ngt krökt på BB amkare. Förpiktanktaket något bucklat om BB. STB & BB vägare i förpiken helt intryckta och bräckta. 5 pikspant STB, 3 st om BB bockade samt spräckta under huvuddäck. Luft- & pejlrör bräckta i förpiken.Barriären på backen inbockad STb & BB. En flaggstång på backen bräckt. (Se fotos)

Reparerat vid Kockums

Ligur legat vid Kockums för rep av skadorna över vattenlinjen kl 12 30.3 till kvällen 14.4. Ligur avgått på f.m. 15.4. Cementkistan i piken utökats men skadorna under vl uppskjutits till senare tillfälle.

Brev till SÅAF från jur.kand Montan,Stadshotellet,T-b 29.3

Jag har härmed äran översända det för Eder avsedda ex. av ss Ligurs skepps dagboksutdrag i fallet Ligur-Margareta. Som synes finnes åtskilligt som alar för "krigs",Vad som kan invändas från SKN:s sida är bl.a att Ligur gått med för hög fart i ettområde där ankarliggare med avbländat ljus kunde väntas, särskilt med hänsyn till attLigur var utsatt för bländning. från vaktfartyg K. Sjöförklaringen äger rum i Malmö lördag morgon. Beträffande min önskan att få se herr Bergström närvarande vid sjöförklaringen grundar sig denna önskan på en förmodan att Ligurs bortförklaringar i skrift antagligen kommer att te sig föga förtroendeingivande, under det att Bergström möjligen genom kraften i Ligurs befälhavares muntliga redogörelse för olyckan skulle kunna låta sig övertygas om att "krigs" föreligger i detta fall.Min personliga mening är att det finnes åtskilligt "krigs" i fallet Ligur.

Högaktningsfullt

Adolf Montan

Brev till SÅAF från Ligurs befh , Malmö3.5.44

Åberopande dagens samtal kanjag meddela att vi nu beställt avgång härifrån kl 18 ochha vi meddelat Malmexport härom. Besättningen kommer att bli helt densamma som föregående resa.Angående SÅAF:s skrivelser ber jag få påpeka att vi i görligaste månhöll oss enligt tyska marinmyndigheternas föreskrifter så nära bojar och fyrskepp som möjligt. Stipulerade avstånd bli undermörker så gott som omöjliga att följa ,då hänsyn måste tagas till fyrskeppens ankarbojar etc, samt även som vid fyrskeppet K väjning för mötande fartyg.Härvid måste fartyg ha åtminstone en avståndsmarginal på något antal 100 meter. Reglerna angående avstånd till bojar och vaktfartyg voro gällande. Ligur följde i görligaste mån dessa regler då vi ju äro underförstådda med att minrisken är synnerligen stor om vi avviker från föreskriva kurser.

Högaktningsfullt

Gudmundsson

(Ovanstående brev förmedlats till SÅAF via RedAB Wallen i Råå)

LIGUR 26.3.44

Journalutdrag Ligur 30.3 - 15.4.44

Tors 30.3 06.35 Avgått från Trelleborg, 07.10 lämnat lotsen i slutet av rännan. Kl 08.15 erhölls lots utanför Falsterbokanalen. 11.30 anlänt till MalmöFörtöjt vid Kockums utrustningskaj förreparation.

Fre 14.4 Allt reparationsarbete avslutats under dagen, Hafr besiktning. Tagit ombord ankare & ankarkätting. Gjort sjöklart.

Lör 15.4 06.05 avgått från Malmö

Kalmar 29.8.44

H.Johansson Ie styrman

Vrakkollision i Kielkanalen 20.5.44

20.5.44 på resa Oxelösund-Hamburg med malmlast råkade Ligur i Kielkanalen törna emot en efter minsprängning sjunken bogserbåt och fick en del plåtskador under vl på samma ställe som kollisionsskadorna från 26.3. Samtliga dessa skador rep. i juni 44 vif Finnboda varv i docka. Rep. tog 10 dagar.

Ligur ensam till 100 % skuld till kollisionen

Sten Karuse,Sjöassurans,Helsingfors skrev i brev till SÅAF 16.5.44 att "Under åberopande av konferens mellan Eder direktör Åhmansson, vice häradshövding Andersson från FÅAB och undertecknad vidmöte i Stockholm 10.5 har jag antecknat att Ligur ensam bär 100% skuld till olyckan och följaktligen kommer att få stå för Maragareta och dess lasts krav upp till i lag fastställt maximinbelopp för Ligurs vidkommande.Utredningen av detta haveri kommer att handhas av svensk dispachör.

Brev Emil Henriques,SKN, till FÅAB,Helsinki, 28.12.44

SKN har beslutat ersätta haveriet under krigsförsäkringspolisen och Nämnden är i anledning härav beredd att till Margaretas intreseenter utbetala omskrivna kr 276.301:63. Vi förstå emellertid att någon utbetalning icke f.n. kan ske,då ni icke ännu erhållit och på grund av rådande förhållanden icke inom överskådlig tid kunna påräkna att erhålla lastintressenternas godkännande av fördelningsförslaget.

SKNEII Dispacher Margaretas last

Margaretas last var ass. i FÅAB:koncernens Ömsesidiga Försäkringsbolag & i Finska Sjöföräskrings AB. Avlastare var Finlands Pappersexportörer, Finska Kartongföreningen & Finlands Pappersbruksförening.

Lastemottagare : Wirtschaftsvereinigung Natronpapier & Papiersäcke,Berlin Druckpapier, Berlin, Ingo-Pappen-Papier Bruno Haak,Berlin & Schreibdruck, Berlin. Lasten ass. i Nordstern Allgemeine Versicherungs a/g.

Laste, från Kotka till Bremen utgjordes av följande i 12 partier:

1313 rullar tidningspapper ; 485.794 kg

Forts

LIGUR 26.3.44

Margaretas last forts

681 balar illustrationspapper ,vikt 137804 kg
341 rullar papp , 76.438 kg
140 rullar papper för cementsäckar 48.890 kg
4078 rullar tidningspapper (till Paris via Bremen) vikt ej angiven
Lasten värd 1.067.092:- kr
Data om Margareta se egna noteringar.
I dispachen upptas de kläder Margaretas besättning försågs med i Treåleborg
De flesta av männen fick kostym,underkläder, div.kläder & skor = 3657:45
Biljett Trelleborg-Stockholm för 24 personer = 636:80
Logi, kost för 24 personer på Hotell 3 Lejon i Trelleborg = 532:10
Taxibilar från hamnen till hotellet 32:60 inkl turer i staden.
I Stockholm åt Margaretas folk på restaurant Norma vid Slussen = 89:66
SÅAF utbetalat för effekter i finska mark 254.720:35
24 st båtbiljetter Stockholm-Åbo kostan finska Mark 11808:-
üüüü

Försäkringar

SKN 18.1.45 till SÅAF för Ligurs reparation 18750:19
SKN 19.3.45 Till SÅAF för skada,kostnader & bidrag 30.004:65
SKN 17.1.46 Lösen av dispache,Kaj Pineus 1450:-
SKN 26.3.46 Skadestånd till FÅAB i Helsingfors 160.798:40
SKN 7.6.46 Ersättning till vissa av lastintressenterna 69.453:59
Därtill småutbetalningar för besiktningar, arvoden etc.
Totalt SKN 281.656:83

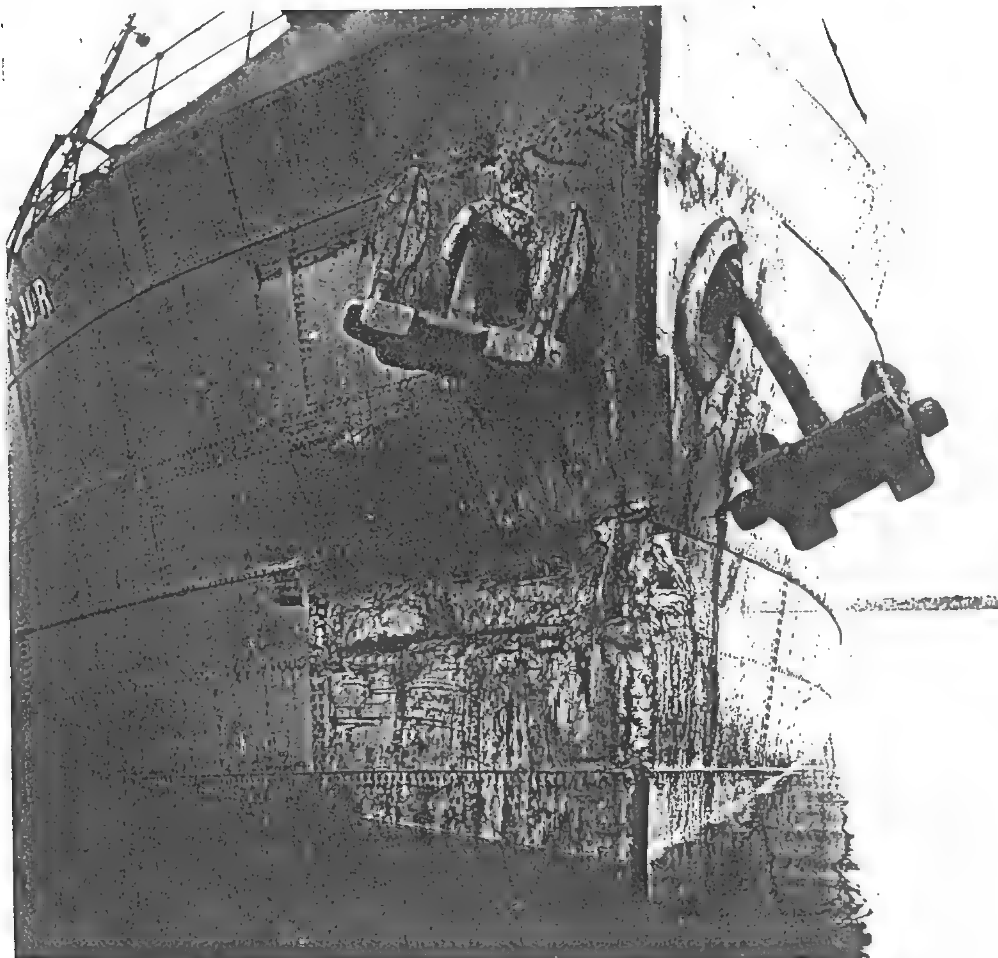
SÅAFs generalräkning 21.8.45 slutat på 1.939.145:46, enligt dispache av Kaj Pineus,Göteborg 15.12.45.
Dispachen fastställt Margaretas värde till 1.415.000:-
Ligurs rederi begränsat sitt ansvar till 276.301:63

Egna noteringar

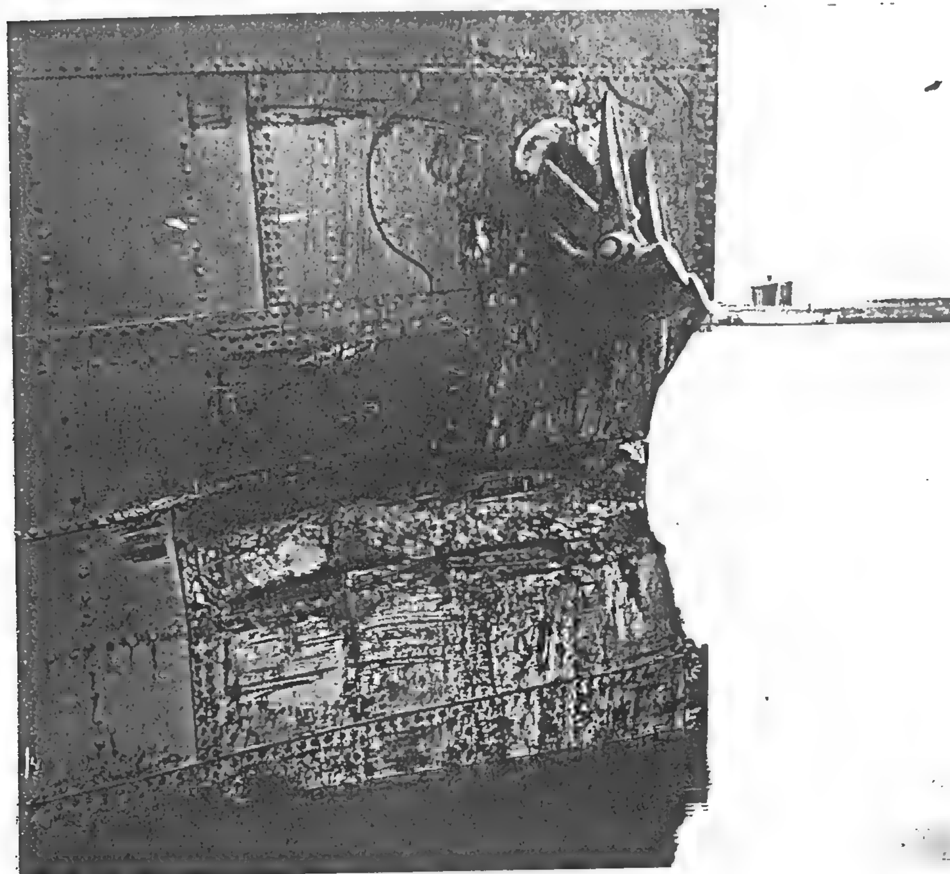
Margareta tidigare svensk

Margareta 1860 brton byggd 1919 i Fredrikstad av stål. L84 B.12 D 60 ddw 9 knop byggdes som Altair för Erik Brodins rederi i Gävle, med TToro som hemort. 1922-26 var hon hemma i Oslo som Eidsvaag. Kom tillbaka tillS Sverige sept 26 inköpt av redAB Miranda i Göteborg och fick nu heta Bella Gaditana till 1930 då hon såldes till red AB Tempus i Stockholm och blev Margareta. FÅAB i Helsingfors köpte ångaren i nov 1932 via red AB Marga i Helsingfors Margareta hade klassats i Åbo hösten 43 och då försetts med permanent min-skyddsanläggning (MES-kabel) - Då Ligurs stäv trängde in i hennes BB-sida krossades BB livbåt. Befh Flykt och 4 man gick i STB båt .Övriga tog sig öve

LIGUR 26.3.44



Ligur i Trelleborg 27.3.44



LIGUR 26.3.44

till Ligur direkt via en stege från Ligurs back. Alla utom vakten var lättklädda och kom direkt från sina kojer. De 8 tyska Flak-soldaterna togs upp av ett vaktfartyg som efter kollisionen bordade Ligur. Ligur lättat ankar kl 06.30 och gått till Trelleborg där de skeppsbrutna landsattes kl 1 vid kolkajen och i bilar fördes till hotell Tre Lejon. De ekiperades senare på dagen och sattes på ett tåg till Stockholm där finska konsulatet ordnat med vidare transport till Åbo och förplägnad på resaurant Norma vid Slussen. Ligur låg kvar XXXXXXXXXXX i Trelleborg till tors 30.3 då hon avgick 06.35 mot Malmö för reparation (Se sid 7-8) Då hade hon lossat malmlasten i Nyhamnen i Trelleborg .

Historik

Laståangare på 1145 brton byggd 1920 vid Skiens Verksted A/S i Skien av stål. (Ex Dalhem,Grete) L.69 B. 11,1 Tillhörig red AB Wallen(Axel Falkland) i Hälsingborg. Inköpt som Dalhem april 29 från red AB Volo (John Myrsten,Sthlm) i Slite som i juni 1922 inköpt Grete från L.Harboe-Jensen i Kristiania.Enkeldäckad, back, kort brygga, poop, häckakter, 4 luckor. En mast på backen, på akterkant midskepps samt en bompåle på poopen och en för om bryggan. 450 ihkr maskin. 16.6.35 på resa Västervik-Räfsö påträffade Ligur 25' N.No Södra Sälskärs fyr en i marvatten på trälasten drivande 2sk Meriaura av Hammarland (Åland) vars besättning 4 man då i 2 timmar stått på styrhyttstaket iförda livbälten. Det var grov sjö men Ligur sjösatte STB båt och tog upp dem strax innan skonaren sjönk. Meriaura ägdes av sin kapten,Frans Karlsson, och var oförsäkrad. (93 brton byggd 1919 i Humaljoki,Björkö) - (15 10 40 [illegible])

Ie styrman Götherström togs avGestapo

Ligurs 2e styrman,sjökapten Axel Götherström,Kalmar, 56 år, försvann 15.12.44 då Ligur låg i Stettin sedan han arresterats av Gestapo då hanvar på väg till ett annat svensk fartyg i hamnen. Först efter kriget kom han hem från ett kz-läger i Tyskland.Han avled i juli 1954 i sitt hem i Degerhamn, 65 år gammal. -Ligurs Ie styrman Herman Johansson ,Pataholm, var en pliktmänniska av yppersta slag. Han var ombord i Ligur från 1922 ända till 1950 då han gick i pension. Fartyget var för honom allt och mycket sällan lämnade han över tillsynen därav till xxxxxxxxxxx någon annan och unnade sig att gå iland mågratimmar. Han avled i febr 58. Befh på Ligur 1953-hösten 1957, då hon lades upp, var kapten Peter Ohlsson i Råå, som avled 3.3.58 i en ålder av 62 år.

Fortsatt historik

18.10.51 rammade Ligur i tät tjocka i Kielkanalen ms Günther Hartmann av Hamburg på 318 brton som sjönk intill kanalbanken. Ligur togupp besättningen och landsatte dem på en kaj innan hom fortsatte resan.

LIGUR 26.3.44

Hösten och vintern 1957 låg Ligur upplagd i Falkenberg och såldes i början av febr 1958 för 261000 kr. till Arun Shipping Co ltd I Monrovia (Arthur Jurgenthal), fick namnet Tyne och låg ännu sommaren 58 upplagd på grund av lågkonjunkturen på fraktmarknaden. Vintern 1959-60 låg Tyne upplagd i Valdemarsviken i Stockholm långsides samma redares ss ~~Ax~~ Avon av Panama, båda med en blå stjärna i ett vitt band som skorstensmärke. Intill dem låg Sveaångarna Vega och Skirner med helt övermålade svarta skorstenar. - På resa Bremen-Göteborg med kollast kolliderade Tyne i tät tjocka kl 22.32 den 17.2.61 2,7'öst Läsö i Kattegatt med ms Berny av Mariehamn på 603 brton ,byggd 1950 i Martenshoek, som var på reesa från Skutskär till Preston med massalast. Berny ~~xjäänk~~ sjönk efter 45 minuter medan Tyne endast fått stävskenan knäckt och en läcka i förpiken. De 15 ombv togs upp av Tyne och landsattes i Göteborg. Berny hade på sin radar länge iakttagit Tyne, medan man på Tyne inte ens kunnat se den egna backen från bryggan. Kollisionen inträffade efter en omotiverad gir från Bernys sida.

1) ASLÖG 29.3.44

INTENSIV BEAUFIGHTERATTACK MOT KONVOJ VID HUBERT GATT BOJ .

Rapport

Avgick fre 24.3.44 från Norrköping destinerad till Emden. 2036 ton järnmalm i rum. Djupg F 16'11" - A.17'11" 20 ombv samt BO och signalmatros. Flyganfall kl 17.10 ons 29.3 c:a 15'NW Borkum. NW vind, N. dyning,god sikt. Ie styrmans vakt. Utkik på bryggan. 2e styrman lindigt splitterskadad. Fartyget erhållit skotthål STB ovan vattenlinjen och div skador på däckshus, livbåtar och luftrör.

Journalutdrag

Mån 27.3 kl 12.25 Ankrat Labö för kontroll, lättat 13.05 o fortsatt resan
kl 13,45 lotsbyte Holtenau Reede.
kl 14- 15.35 slussat Holtenau, fortsatt resan med kanallots och 2 styrare ombord.
Tis 28.3 kl 01.05-01.35 slussat Brunsbüttel,fortsatt med sjölots
02.15 ankrat Brunsbüttel Reede för order.Lotsen lämnat.
10.35 fortsatt med lots ombord.
13.05 ankrat Altenbruch Reede för vidare order.Regndisigt, tilltagande NW vind och sjö.
14.20 Lättat o fortsatt resan.
15.15 passerat Cuxhaven och fått B.O. och signalmatros ombord.
16.45 sjölotsen lämnat vid Elbe 2.
17.10 Ankrat vid Elbe 2 fsk för konvojstart.Frisk till hård NW vind med grov sjö.
Ons 29.3 06.15 börjat lätta och 06.45 fortsatt resan i konvoj.
Under dagen klart väder,höh N. dyning med svår slingring .
15.10 flyglarm och anfall på konvojen av ett 20-tal plan. Diverse skador på fartyget vilka närmare specificeras i särskild rapport till rederiet. 2e styrman lätt splitterskadad.
15.30 faran över-signal. Pejlat rummen med ½-timmas intervaller. Läns. Kl 17.20 åter flyglarm .Efter en stund " Faran över."
17.25 lots ombord vid Hubert Gatbojen. Kl 22 ankrat vid Borkum.
Tors 30.3 06.40 Flodlots ombord, lättat o fortsatt resan.
Kl 10 fm Ankrat utanför slussen ,flodlotsen lämnat.
11.30 hamnlots ombord,lättat och fortsatt.
12.10-12.40 slussat. Med ass. av bogserbåt fortsatt till förtöjningsplatsen . Kl 13 förtöjda.

Ombord den 30 mars 1944
Josef Björning
Befh

ASLÖG 29.3.44

Befh rapport till rederiet (Sveabolaget)
Utrikesavdelningen.

I enlighet med Eder skrivelse av den 14.9.43 harjag härmed äran insända en detaljerad redogörelse för händelseförloppet under det engelska luftangreppet utanför de Frisiska öarna mot den konvoj ,bestående av 16 fartyg, i vilken ss Aslög ,på resa Norrköping-Emden med malmlast, deltog som enhet med placering som sista fartyg i yttrekolonnen med ss Runmarö av Stockholm som jämngående i den inre. Eskorten utgjordes av 3 st minsvepare i täten och 2 st förpostbåtar, en på var sida av konvojens 2 kolonner,den ena längst fram ytterst, den andra längst bak innerst. Kl 17.30 onsdag 29.3 komna i närheten av Hubert Gats boj blåstes flyglarm från förpostbåten och strax därefter syntes en svärm flygplan på låghöjd närma sig från WNW. På mindre än en halv minut voro planen, som uppgingo till ett 20-tal, över konvojen och möttes av en intensiv spärreld från de tyska vakt - och bevärade handelsfartygen. På bryggan befunno sig, förutom ~~mig~~ jag själv, vakth. styrman Forsell, Begleitofficeren, en signalmatros och rorsman, jungman Aron Karlsson. Enligt mina egna och de andras iakttagelser anföllos vi separat av 3 styckenplan från masthöjd, vilka med automatkanoner och kulsprutor i full aktion överöste fartyget med en skur av projektiler. Att fartyget dock ejerhöll flera träffar eller att någon person ombord ej skadades är ett mirakel. 2e styrman Sundbom erhöll dock ett splitter strax över högra ögat,vilket orsakade ett mindre sår .Kokerskan M.Dahlin ,som just höll på att lämna hytten,undgick med knapp nöd att träffas av ett skott som gick tvärs genom hytten.Matros J.Hallgren,på väg akterut för att varsko frivakten,jagades över hela akterdäck av en automatkanon,vilken, efterhand som han springande och krypande avancerade akteröver, sköt sönder ena nocken på 4ans winsch och stativet på förhalningsspelet. På ss Runmarö påstod man sig ha sett en hög vattenkaskad strax akter om oss,men ingen ombord hade lagt märke till någon sådan. Rakt förut syntes under de första sekunderna ett plan gå ned i störtflykt mot ett av fartygen.Två explosioner följde därpå i rask följd och mindre än en halv minut senare var fartyget försvunnet från vattenytan. Det sänktes av en flygtorped och av den till ett 30-tal man uppgående besättningen räddades enligtuppgift endast 6 man. Fartyget var tyskt. Ännu ett var i sjunkande tillstånd när vi strax därefter passerade. Sedan anfallet var över blåstes efter en stund åter flyglarm men någon ytterligare attack förekom ej. Slutligen kan tilläggas att ungefär ett par timmar tidigare ett ensamt plan strök i närheten av konvojen och därefter försvann i W riktning utan att bliva besjutet,så det antogs attdetvar ett tyskt plan.

Högaktningsfullt

Josef Björning
Befh

HEMLIG

ASLÖG 29.3.44

Sjöförklaring i Stockholm 17.7.44 kl 11

Anders Edgren & Henrik Andersson: Ur sjöteknisk synpunkt inga frågor.

Befh Björning: Det i brevets sista stycke omförmälda ensamma planet hade befh för sin del inte iakttagit. Sedan Aslög återkommit till Stockholm hade fartyget i närvaro av befh inspekterats av civiling.Schreil, därvid rapport upprättats rörande de vid anfallet uppkomna skadorna. Aslögs försäkringsvärde 750.000 kr, krigsassurerad i SKN.

Ie styrman, Maskinist Lilja & Matros Hallgren: vitsordat rapporten

Ie styrman Forssell: Ett par timmar före anfallet varseblivit det ensamma planet varvid han vrskott B.O.som emellertid sagt sig hålla för troligt att planet varit tyskt.

Maskinist Lilja: Under hela anfallet uppehållit sig i maskinrummet där han hört ljudet av skottlossningen och iakttagit gnistor och rök som uppkommit då ventilatorerna belvo genomskjutna.Maskinen inte blivit skadad. Däremot kolboxen blivit genomskjuten.

Matros Hallgren: Uppehållit sig på akterdäck varifrån han kunnat följa hela händelseförloppet. (Se befh brev)

B

Crew list

Befh Josef Emanuel Björning, Bikupan nr 1, Öregrund, 20.11.97
Ie styrman Sven Folke Forssell, Sthlm, 11.10.04
2e styrman Per Ragnar Sundbom, Sthlm, 4.11.04
Chief John Harald Lindberg, Sthlm, 6.3.85
Maskinist Gustav Roland Lilja, Sthlm, 9.8009
Föreståndarska Ruth Anna Desideria Olsson, Sthlm, 13.12.01
kokerskan Margita Gertrud Dahlin, Sthlm, 20.2.20
Städerska Anna-lis Maria Wandell, Sthlm, 7.6.18
Matros Arne Torvald Emanuelsson, Sthlm, 3.2.17
Matros Julius Herman Hallgren, Sthlm, 16.6.95
Matros Erik Gustav Torstensson, Norrköping, 3.1.13
Lättmatrosm Alex Gösta Alfred Petterson, Löt, 3.5.13
Jungman Aron Olov Jarl Karlsson, Sthlm, 18.8.20
Jungman Ernst Henrik Schollin, Sthlm, 28.4.25
Smörjare Herman Nicolaus Skoog, Sthlm, [illegible]
Eldare Nils Gösta Svante Petterson, Mortorp, 16.7.08
Eldare Victor Wilhelm Petterson, Sthlm, 28.4.16
Eldare Karl Hjalmar Lundin, Sthlm, 10.7.04
Lämpare Sixten Valdemar Olsson, Göteborg, 5.12.19
Maskinelev Karl Erik Sundberg, Sveg, 20.5.18

ASLÖG 29.3.44

Runmarö i samma konvoj

Rexbolagets ss Runmarö gick i jämnhöjd med Aslög i den andra av de två kolonnerna vid anfallet. Runmarös journalutdrag berättar:" Kl 17.10 angreps konvojen av ett 20-tal flygplan av vilka 3 stycken anföll Runmarö och besköt fartyget med kanoner och maskingevär. Bryggan genomsköts på STB sida, skorstenen genomsköts, BB livbåt genomsköts på flera ställen, ena ledstången till BB pooplejdare sköts av mfl skador. Kl 19.45 fått lots vid Borkums angöringsboj och kl 21.445 anlänt till Borkums redd och ankrat. Lättat tors 30.3 kl 11.25 och fortsatt under lots ledning till Emden . Kl 16 förtöjt vid lossningskajen i Emden. Lör 1.4 assuransens ombud besiktigat skadorna. Befh var Gunnar Isberg.

SKNEIII 296

Besiktningsrapport

Civiliing.Victor Schreil på SKN:s anmodan besiktigat Aslögs skador i Värtahamnen,Sthlm, den 8.4.44.
Fartyget lidit avsevärd skada genom beskjutning med lättare automatkanoner. samt kulsprutor.

Kommandobryggan: Splitterskyddetrrepareras, masinitebeklädnaden förnyas på akterkant. 3 teakbräder i bryggbarriären förnyas. Ett livbojsknap av teak förnyas, en solsegelstötta svetsas.

STB livbåt (motorbåt): Ny akterstäv, 3 nya bord, 2 nya kölbord, ny köl, reparation av durkbräder, roderbeslag, en flyttank och bensintanken. Livbåtskapellet av träförnyas.

BB livbåt: Ny köl och nya kölbord.

Båtdäcket: Sprunsass på 7 ställen om STB,på 3 ställen om BB, på 5 ställen Vattenlisten på akterkant STB förnyas 4 meter,barriärwiren på samma ställe förnyas c:a 15 meter, skarndäcket förnyas STB c:a 4500 x8x3″

För arbetet losstages panel ochinredning i 2 hytter som erfordeligt.

Giggen: Ett nytt 2pskivigt ginblock & 40 meter ny manillalöpare,2½″.

Luftrör: Maskinrumsluftrör BB förnyas delvis 400x 1100.
Maskinrumsluftrör STB istyckas och svetsas
Eldrumsluftröret STB -"- -"-

STB ångskorsten: Av 4″stålrör förnyas c:a 4 meter, 2 st klammor riktas.

Vindskyddet: På nedre breyggan förnyas delvis i spåntade bräder C:a 1100x1[
Förliga bryggskärmen istyckas på ett ställe, en buckla utriktas.
Sidoplåt STB förnyas delvis 1100x 900x6″
2 Vinkeljärnsstöttor förnyas.

Salongshuset STB: Ett nyttventilglas, en plåt kapas och istyckas 300x300x6
En ny kojsida avpolerad björk.Skottpanel av masonite i befh xxxxx sovhytt repareras.

Forts.

ASLÖG · 29.3.44

Salongshusets förliga skott: En ljusventilram rep, 2 plåtar istyckas 300x300x6; mindre splittermärken avputsas. I befh sovhyttlosstages och fastsättes klädskåp, 4 kvm panel samt el.ledningar.
Salongen: Soffa, skåp, fyllningar och panel loss och fast.

Däckshuset på bryggdäck STB: Ie styrmans hytt nytt ventilglas.
I 2e styrmans hytt: nytt ventilglas med ram, däckshusets yttersida istyckas 300x300x 6. Klädskåpet repareras. Ett dörrdraperi,en ventilgardin och en rullgardin förnyas.
I kokerskans hytt: Däckshusets yttersida istyckas 300x300x6 .
Två kvm panel repareras. Ett nytt soffsidostycke med stoppning, samt omklädsel av ryggstycket.
I chiefens hytt: Ny glasskiva på skrivbordet 910x570x5.
Maskinrumsskottet i gången svetsas.
Fockmasten: Ny signalrå medfall och block. Ny topplanterna.

Lucka 2: Två nya presenningar 23' x 16'. Ett nytt hissblock.

Förliga bryggskottet: 4 bucklor riktas o svetsas, ett rörskydd dito.

Winsch nr 4 på akterdäck: Lilla nocken förnyas.

Lastbom nr 4: förnyas i furu diam 300x 9200 och provas.

Lucka 4: 2 nya presenningar.(Luckan 18'6" x 16')

Akterflotten: Ett fat förnyas, trävriket repareras.

Bordläggningen BB: Ett hål istyckas i G-stråket, 2 bucklor riktas i H-stråket, 5 hål istyckas i I-stråket och en stormport reapreras, ett hål istyckas i K-stråket, 3 plåtar förnyas i K-stråket 5500x x1200x10. 4 bucklor vid styrmanshytterna riktas, 2 hål istyckas i L-stråket (kokerskans hytt & styrmanshytt)
Målning: Befh, Ie & 2e styrmans och kokerskans hytter målas i sin helhet. Allt nytt eller berört arbete målas som förut, Alla el. belysningsledningar isolationsputsas.

Assurans och reparation

Finnboda varv hade 17.4.44 rep. de nödvändigaste av skadorna för 3860:- kr samt livbåtar för 1825:-.Bordläggningen temporärt rep.genom ibensvetsning av hålen.Skadade däcksförnödenheter förnyats för 2608:20
Rep. av återstående skador för 14706:80 uppskjutits t.v (till 1949)
Red. sluträkning 9.2.49 slutat på 28.189:78

SKN 21.4.44 till Victor Schreil 440:-

SKN 26.4.44 till Max Doflein 75:60

SKN 7.3.49 till rederiet 27.739:11 i fullersättning.

ASLÖG 29.3.44

HISTORIK

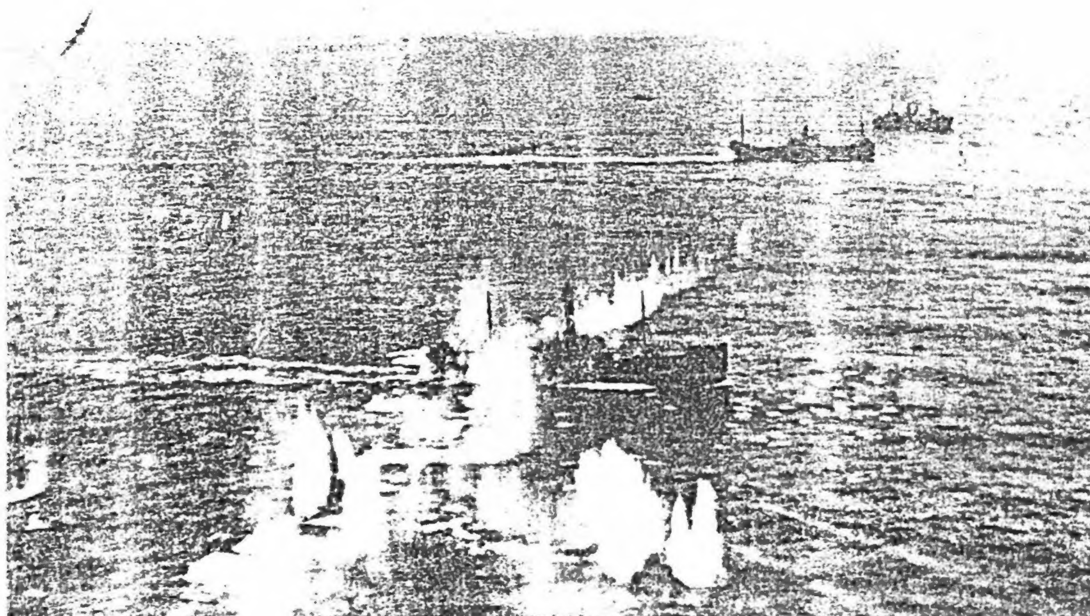
Laståangare på 1360 brton byggd 1916 vid N.V.G van der Giessen& Zonen Sheepswerven i Rotterdam av stål. L.72,4 B 11 Till-hörig Stockholms red AB Svea (Em. Högberg) i Stockholm. Systerfartyg till Gunlög(se 27.10.41) Gunlög lev. några månader efter Aslög, båda avsedda för linjen på Holland. Aslög lev. dec 1916 och gick på sin jungfruresa i barlast till USA för att lasta på Sverige. I febr 17 låg hon färdiglastad i Baltimore (Bl.a.lanstbruksmaskiner) men blevp.g. av den utvidgade tyska ubåtsblockaden kvarhållen i USA i över ett år. 2200dw, enkeldäckad, isförstärkt, 4 luckor, 4 3½ tons winschar, 585 ihkr triplemaskin från Alblasserdam Maschienenfabriek.9 knoppå last. - 1.1.43 och 2.10.41 grundkänning på sandbankar vid Holländska kusten. 3.9.42 bottenskador vid grundstötning på Yxhammaren i Kalmarsunds djupränna. -8.3.43 på resa Rotterdam- Sthlm med kollast grundstötte Aslög kl 07 med 8 knop på Vikstens södra udde NNo landsorts fyr ochvattenfylldes helt i grov sjö. De ombv tagits iland av lotsbåten. Neptunbolagets bärgningsarbete to 2½ månadoch först den 20.5.43 inbogserades Aslög till Nynäshamns inlopp för prov.tätning och länspumpning. Den 28.5 dockad vid Finnboda för omfattandereparation inkl helt ny inredning. - Aslög såldes i mars 57 till Cia Maritima Arbu S.A. i Port Limon, Monrovia och fick namnet Torgu. Hon var då Sveabolagets äldsta ångare. Gick sedan i svensk kustfart till febr 60 då Torgu såldes till nedskrotning i Belgien.

7 5 42 [illegible]
~~7 5 42 [illegible]~~ 29 5 42
~~20 6 42 [illegible]~~ 8 3 43
29 3 44
20 6 44 [illegible]

ASLÖG 29.3.44



Centre left: **Coastal Command Beaus jinking their way over a German convoy off the Friesian Islands on March 29th, 1944.**
/British Official



2) RUNMARÖ 29.3.44

SKORSTEN: LIVBÅT:BRYGGA GENOMSKJUTNA I ASLÖGS KONVOJ I BEAUFIGHTERATTACK

Journal

Ons 22.3.44 kl 22.15 avgått Hargshamn med full last av järnmalm,destinerad till Holtenau för order.

Mån 27.3 kl 20.15 anlänt till Laböe och ankrat för kontroll.

Tis 28.3 kl 04.10 passerat Holtenau och erhållit order att lossa i Emden. Kl 03.10 passerat Brunsbüttel.Erhållit order fortsätta till Cuxhaven för att där erhålla kontrollofficer. Kl 18.15 passerat Cuxhaven och fått kontrollofficer ombord. Kl 20.15 ankrat vid Elbe 2 fyrskepp för att vänta på konvojens avgång.

Ons 29.3 kl 06.30 avgått i konvoj med eskort av förpostbåtar. Kl 17.10 angreps konvojenvid Hubert Gat boj av ett 20-tal plan av vilka 3 stycken anföll Runmarö och besköt fartyget med kanoner och maskingevär i låganfall Bryggan genomsköts på STB sida,skorstenen genomsköts liksom BB livbåt på flera ställen varvid 2 lufttankar i båten skakades,ena ledstången till pooplejdaren om BB sköts av, en däcksplanka på poopen skadades,en livboj söndersköts,avloppsröret till poopens förhalningswinsch sköts av. Vaktbefälet på bryggan sökt skydd i splitterskyddet,besättningen sökt skydd under däck. Ingen blivit skadad. Kl 19.45 fåttlots vid Borkums angöringsboj och 21.45 anlänt till och ankrat på Borkums redd.

Tors 30.3 kl 11.25 alättat och fortsatt under lots ledning till Emden. Kl 16 anlänt till Emden och förtöjt vid lossningskajen. Flyglarm kl 17.30.

Lör 1.4 Assuranseas ombud besiktigat skadorna.

C.L.Brandt 1e styrman

A.Sjöberg 2e styrman

Emden 2.4.44
Gunnar Isberg
Befh

SCHADENSBERICHT,Emden 1.4.44

Im auftrage der Emdener Verkehrsgesellschaft A/G in Emden hat der Sachverständiger Hermann Janssen die Schaden besichtigt.

Oberhalb der Wasserlinie im Aussenhaut STB in höhe der Brücke und Kammern 13 durchschüsse sowie 12 einbeulungen,diam 3-4 cm.

Kommandobrücke vorderkante 8 einbeulungen durch beschuss.

Kommandobrücke Brückenverschalung STB ein durchschuss,diam 12 mm und im Splitterschutz ein einschuss.

Kommandobrücke Brückenständer STB (Winkel) mit Verschalung durchschalgen.

Schornstein hinterkante ein durchschuss,12 mm diam.

Bootsdeck Holzbelag STB an 10 stellen Splitterbeschädigtt.

Lüftungsrohr STB ein durchschuss.

Lüftungsrohr BB in höhe der Skylight durchschossen.

Dampfrohr STB am Schornstein 2 durchschüsse sowie eine Schelle abgebrochen.

RUNMARÖ 29.3.44

Kapitänskammer STB ein durchschuss.
Vordermast:Signalrah BB abceschossen.
Ladebaum am Vormast: 1 Block durchschossen u. taljenleinen beschädigt
Jolle BB, Bootstalje mit Block beschädigt.
Hintermast: Leiter für Topplarerne beschädigt U .Ladebaum BB ein einschuss.
Deckswinsch bei Luke 4:Spillkopf STB zerbrochen.
Damfwinsch Hiterdeck BB,Seitenrahmen ein durchschuss,Hauptdamfrohr durchsch
4 Presenningen durch Splitter beschädigt.
Poopdeck:Aufgangstreppe BB Geländer abgeschossen, Holzdeck BB durch Splitte
beschädigt, 1 Rettungsring zerschossen.
3 Bullaugen zerschossen & die Verachalung in der seitenkammer STB mehr
oder weniger beschädigt,bsw deren Einrichtung.
BB Rettungsboot: 5 Splitterdurchschläge im Aussenhaut. Seitenbanks und
2 Lufttanks beschädigt.
Die gesamten beschädigungen,soweit es für die sicherheit des Dampfers erforderlich war, wurden von der Schiffsleitung mit eigener Bordmitteln ordnungsgemäss abgedichtet,so dass eine Gefahr für Schiff und Ladung in keiner Form besteht,jedoch isr eine Reparatur nach beendigung der Reise unbedingt notwendig.Die Rettungsbootbeschädigungen wurde ausser dem einen Lufttank mit einegen Mitteln anbord ordnungsgemäss repariert so dass das Boot absoult Seetüchtig bleibt. Die Kosten zur erneuerung des Lufttanks betragen RM 48:-

---

Duncker & Joly rapporterat anfallet på Aslög
och Runmarö till SKN, Hamburg 1.4.44 i brev:

"...zwar sollen sie beschädigungen haputsächlich durch Maschinengewehrfeuer erhalten haben."

Assurans

Haveriet reglerat av SKN på bombningen av Runmarö 20-24.6.44 i Brunsbüttel och Bremen. SKN ersatt Doflein med 75:60 den 26.4.44 och till SÅAF betalat 1054:80 för skada & kostnader den 25.2.47.

Besiktningsinstrument 13.7.44

Ing Sten Haeger besiktigat Runmarö i Docka vid Oscarshamns varv 13.7.44 En del skotthål svetsats, en bräda förnyats i STB bryggskärm, BB livbåt reparetats mm för 815:- kr

---

Historik

Saknas. Dota sc 20 6 44

Bombskadad 20.6.44